Abo-Service, 70138 Stuttgart. Postvertriebsstück. Entgelt bez. ZKZ 09114

MOTOR SPORT aktuell

NR. 23 / 17. MAI 2023

WRC: Rovanperä gewinnt in Portugal

Der Meister kann doch noch siegen

Moto2-WM: Le Mans

Acosta stürzt, Arbolino jubelt

IMSA: Laguna Seca

Befreiungsschlag für Cadillac-Duo

Deutschland **€ 2,90**
A € 3,30 · **CH** sfr 4,60
IT € 4,00 · **B, NL, LUX** € 3,40

4 190525 902906 23

MotoGP: Le Mans

Drei Pokale für die Ducati-Kundenteams

GT World Challenge: Brands Hatch

Valentino Rossi feiert erstes GTWC-Podium

IndyCar: Indianapolis GP

Indy-Wochen starten mit Palou-Party

Inhalt

Automobil:

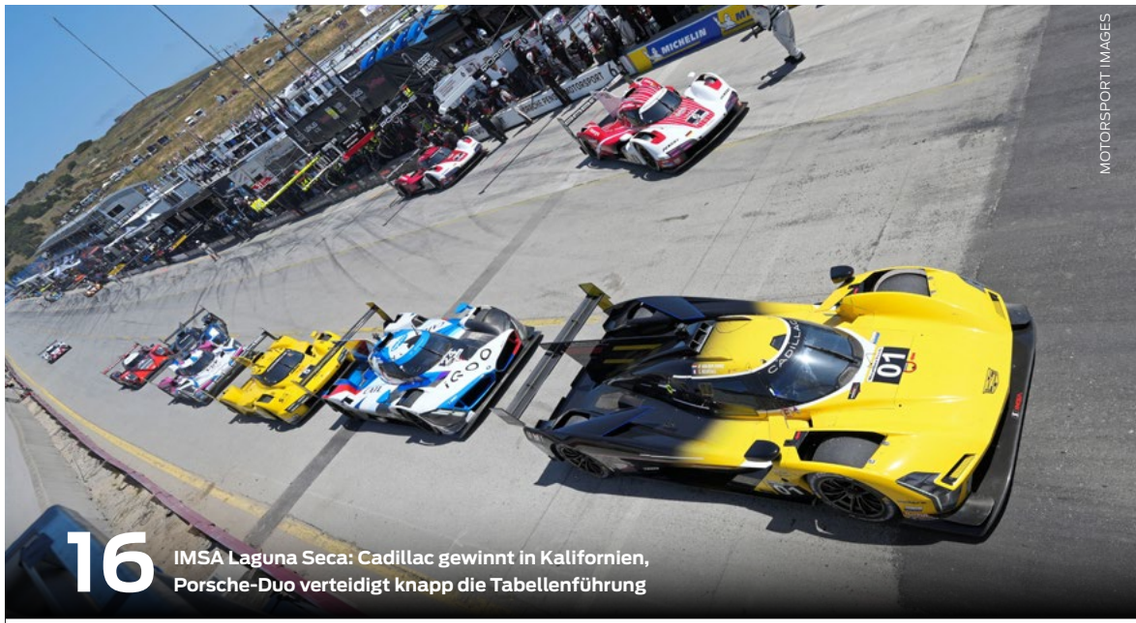
Formel 1 Interview mit McLaren-Teamchef Andrea Stella **S. 4**
Formel 1 Alpine: Die Zeit der Ausreden ist bald vorbei **S. 6**
Formel 1 Teamchef-Kommentar und aktuelle Nachrichten **S. 8**
IndyCar Palou übernimmt mit Sieg die Tabellenführung **S. 10**
Sportwagen Ausblick aufs 24h-Rennen am Nürburgring **S. 12**
Sportwagen Auftakt zum GTWC Sprint Cup in Brands Hatch **S. 14**
Sportwagen IMSA Laguna Seca und aktuelle Szene-News **S. 16**
Rallye-WM Rovanperä holt sich seinen ersten Saisonsieg **S. 18**
Rallye-WM WRC2 Portugal und weitere Hintergründe **S. 22**
Rallye FIA Masters Cup, Service-park und EM-Vorschau **S. 24**
Tourenwagen Stadt-Action der TCR Europe in Pau **S. 26**
NASCAR Byron gewinnt das Cup-Rennen in Darlington **S. 27**
Tourenwagen Aktuelles aus DTM, TCR und STCC **S. 28**

Motorrad:

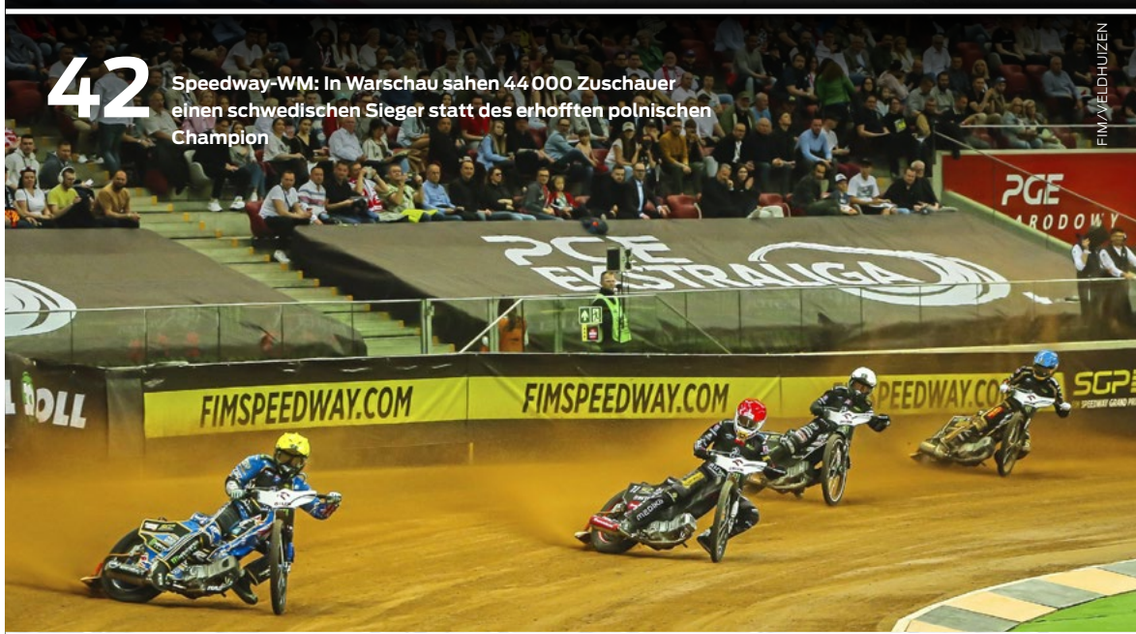
MotoGP Bezzecchi gewinnt den Chaos-GP von Le Mans **S. 30**
MotoGP Weitere News und Ergebnisse aus Frankreich **S. 32**
Moto2-WM Arbolino nutzt Patzer von Acosta gnadenlos aus **S. 34**
Moto3-WM Holgado baut mit Sieg die WM-Führung aus **S. 36**
IDM Alles zum Saisonauftakt auf dem Sachsenring **S. 38**
Straßensport Torres gewinnt den MotoE-Saisonstart **S. 40**
Offroad ADAC MX Masters Mölln und weitere aktuelle News **S. 41**
Offroad Speedway-Rennen und Finale im US-Supercross **S. 42**

Leserservice:

Impressum, Leserbriefe, Termine, TV-Tipps, Vorschau **S. 46**



16 IMSA Laguna Seca: Cadillac gewinnt in Kalifornien, Porsche-Duo verteidigt knapp die Tabellenführung



42 Speedway-WM: In Warschau sahen 44 000 Zuschauer einen schwedischen Sieger statt des erhofften polnischen Champion

27 NASCAR Cup Series Darlington: Throwback-Rennen mit actionreichem Ende und Sieg-Meilenstein

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Editorial

Nach viel Kritik beim WM-Lauf in Spa haben ACO und FIA nun die Verwendung von Reifen-Heizdecken für Le Mans wieder erlaubt. Wir applaudieren!

Man soll nicht immer nur motzen, sondern auch mal loben. Vor knapp zwei Wochen gingen wir an dieser Stelle mit ACO und FIA hart ins Gericht: Nach vielen Unfällen und noch mehr Schrott beim dritten WM-Lauf in Spa, wo sehr kühle Temperaturen vorherrschten, schien es angezeigt, das zu Beginn der WM-Saison 2023 eingeführte Verbot von Reifen-Heizdecken zu überdenken, und zwar schnell. Ferrari-Sportchef Antonello Coletta hatte darauf hingewiesen, dass es auch in Le Mans in der Nacht sehr frisch werden könnte. Ein GT-Pilot, dessen Name uns gerade entfallen ist, verwies darauf, dass das offenbar etwas übereilt eingeführte Reifenwärmer-Verbot bisher nur Geld gekostet habe. Will sagen: Was, wenn der Schuss in Le Mans nach hinten losgeht, und beim 100. Geburtstag des Klassikers Personenschäden als Folge des Heizdeckenverbots zu beklagen sind?

Als Journalist, der in Spa vor Ort arbeitete, war ich besonders enttäuscht über das Verhalten der FIA: Die oberste Regelbehörde hängte einigen Piloten einen Maulkorb um, weil sie ihre Meinung in der Öffentlichkeit forsch, aber präzise formuliert hatten. In Spa kam es mir so vor, als wolle die FIA ihre vermeintliche Fehlentscheidung retten, indem sie das nörgelnde Fahrerlager mundtot machte. Meine Kritik am Maulkorb bleibt zwar bestehen, aber immerhin hat jetzt die Einsicht gesiegt (siehe auch News Seite 17): Vier Wochen vor Le Mans hat man nach Konsultationen mit Teams, Herstellern, Fahrern und den Reifenherstellern den Einsatz von Heizdecken in Le Mans wieder erlaubt. Bravo!

Damit haben FIA und ACO einen gefährlichen Stolperstein für Le Mans aus dem Weg geräumt. Allerdings haben sie noch eine zweite Aufgabe vor der Brust, nämlich das Thema Plattform-BOP. Die individuellen Hersteller-Einstufungen in der Topklasse wurden schon vor Saisonbeginn eingetütet, aber nach drei WM-Rennen ist überdeutlich, dass die LMDh-Marken Cadillac und Porsche chancenlos hinterherfahren: Bisher schafften sie nur einen mageren Podestplatz, die LMH-Könige Toyota und Ferrari holten alle restlichen Podestplätze. Somit scheint eine Korrektur bei der BOP der Topklasse angezeigt. Die Daten aus den Rennanalysen zeigen, dass Cadillac etwa eine halbe Sekunde pro Runde fehlt, Porsche eine Sekunde. Daher wäre es vertretbar, die LMDh-Marken um eine halbe Sekunde hochzuziehen, mittels Gewicht und Leistung – entweder zugunsten der LMDh-Marken, zulasten der LMH-Marken oder auch gesplittet.

Die Bedeutung einer solchen BOP-Geste für den Frieden im WM-Fahrerlager ist nicht zu unterschätzen. Die Experten sind überzeugt, dass diese kleine BOP-Korrektur nichts an den Kräfteverhältnissen in der Topklasse ändern würde: Toyota bliebe der Topfavorit für Le Mans, Ferrari zweite Kraft. Das Risiko für FIA und ACO hielte sich also in Grenzen – und wir hätten noch mal Anlass zum Loben.

Marcus Schurig
Redakteur

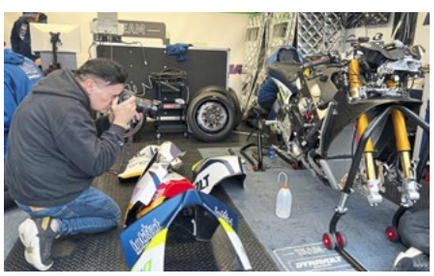
34 Moto2-WM Le Mans: Lukas Tulovic holt sein bisher bestes WM-Ergebnis

LEKL

MSa-Paddock

SCHNELLE RUNDE

Keine zwei Kilometer vom Servicepark in Matosinhos entfernt führt der wohl schönste Teil des Jakobsweges von Porto nach Santiago de Compostela vorbei. Nicht nur unser Rallye-Reporter Reiner Kuhn nutzte den bekannten Pilgerpfad für eine morgendliche Joggingrunde.



VOM NEUEN ELEKTRISIERT

MSa-Reporter Imre Paulovits interessierte sich in Le Mans besonders für die Technik der neuen Ducati für die MotoE-Weltmeisterschaft. Die Details, die er herausfand, hatten in dieser Ausgabe zwar keinen Platz, er verrät sie aber in der nächsten.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

WILHELM

Neue Umgebung: Stella in der Teamchef-Runde mit Horner und Vasseur (v.l.)

WILHELM

Der neue McLaren-Teamchef Andrea Stella erzählt im Interview mit uns, wie er in seine neue Rolle gewachsen ist und wie McLaren die Wende mit einer Serie von Upgrades schaffen will.

Von: **Michael Schmidt**

Wie wandelt man sich vom Ingenieur zum Teamchef?
Es war ein interessanter Prozess. Eigentlich tue ich nichts anderes als vorher. Ich suche Rundenzeit. Jetzt kann ich es in einem größeren Verantwortungsbereich tun, habe Einfluss auf das ganze Team, auf 700 Mitarbeiter. Nicht mehr nur auf die Technik, sondern auch den operativen Bereich. Das Ganze wird vom Team mit unheimlich viel Einsatz und Enthusiasmus getragen.

Gibt es Bereiche, die für Sie komplett neu sind?
Mein Fokus im Moment richtet sich auf das Team. Schritt für Schritt lerne ich in den Bereichen dazu, mit denen ich vorher nichts zu tun hatte. Die große Politik, die Interaktion mit anderen Teams und der FIA. Ich bin da aber nicht allein, sondern teile mir die Arbeit mit Zak Brown. Meine Priorität im Moment ist, das Auto zum Laufen zu kriegen, die Exekution an der Strecke auf hohem Niveau zu halten und im Rahmen des Budgetdeckels unsere Arbeit zu verrichten. Das ist ein komplexer und dynamischer Prozess.

Sind die Schuhe, in die man Sie gesteckt hat, größer oder nur anders?
Für mich ist es eine Herausforderung in einem größeren Maßstab. Es sind einfach mehr Aufgaben zu bewältigen. Es gibt mehr Ansprechpartner. Mein Arbeitsansatz hat sich nicht geändert. Ich habe einen starken technischen Hintergrund, aber am Ende sind es die Menschen im Team, die den Unterschied machen.

Wie fühlen Sie sich in einer Reihe mit Bruce McLaren, Teddy Mayer oder Ron Dennis?
Das ist ein Privileg und für mich eine Inspiration. Es gibt mir Energie. Es lässt mich die Verantwortung noch mehr spüren.

Ist es ein Vorteil, als Ingenieur in die neue Rolle zu kommen?

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

„Platz 5 bleibt das Ziel“

Sie sind ja nicht der einzige Ingenieur, der in den letzten Jahren zum Teamchef befördert wurde.
Ich kann das erklären. Formel-1-Teams sind heute sehr komplex. Das Regelwerk, egal ob technisch, sportlich oder finanziell, ist riesig. Wenn du effizient sein willst, die Regeln so gut wie möglich anzuwenden, hilft es, wenn du dich mit diesem Prozess auskennst. Als Techniker bist du das gewohnt. Es gibt sicher auch andere Modelle, die funktionieren, aber es reicht heute nicht mehr, sich als Teamchef nur auf die Experten im Team zu verlassen. Deshalb sehen wir diesen Trend.

Sie beginnen als Teamchef in einer Phase, in der McLaren in schwerer See segelt. Liegt darin auch eine Chance, weil es nicht schlechter werden kann?
So sehe ich das nicht. Selbst wenn wir das beste Team wären, hätte ich die gleiche Entschlossenheit, die Dinge zu verbessern. In der Formel 1 kannst du keinen Vorteil verwalten. Es wäre auch nicht korrekt, wenn ich darüber nachdenke, wie ich persönlich dabei abschneide.

Nach dem Tiefpunkt 2017 ging es bei McLaren stetig bergauf. Warum dieser Bruch letzte Saison?
Ich glaube, dass wir stagniert sind und alle anderen sich verbessert haben. Aus verschiedenen Gründen, strukturell und taktisch, haben wir uns nicht so gesteigert, dass wir unsere alte Position halten konnten. Da spielt sicher auch die fehlende Infrastruktur eine Rolle. Wenn du ein neues Auto für komplett neue Regeln bauen musst, dann ist es eine Einschränkung, keinen eigenen Windkanal zu haben, oder wenn andere Werkzeuge wie ein moderner Simulator oder eine ausreichende Produktionskapazität fehlen, die wir gerade ziemlich stark ausbauen. Das Team hat nach der Pandemie aufgehört zu wachsen. Wir heuern gerade erfahrene und junge Leute für unsere Technikabteilung an. Außerdem waren unsere Abläufe nicht sehr effizient. Wir haben in den ersten Monaten meiner Amtszeit damit begonnen, im Technikbereich die Strukturen zu verändern.

Wie sind Sie im Dezember letzten Jahres draufgekommen, dass Ihre damals eingeschlagene Entwicklungsrichtung in eine Sackgasse führt, wenn Sie gleichzeitig nicht wissen konnten, ob etwas anderes besser ist?
Das Singapur-Upgrade letztes Jahr war nicht so gut, wie es aussah. Zwei Punkte haben uns zweifeln lassen. Erstens, als wir gemerkt haben, dass der Entwicklung die Power ausgeht. Du holst nicht mehr schnell genug in den einzelnen Schritten die Rundenzeit heraus, die du brauchst, um wettbewerbsfähig zu bleiben. Gleichzeitig schaust du dir die Konkurrenz an. Du siehst die Geometrie ihrer Autos, versuchst zu verstehen, wie sie die Strömungsphysik managen, und siehst, dass sie einen anderen Ansatz haben als du selbst. Dann musst du nur eins und eins zusammenzählen. Wenn diese andere Richtung mehr Potenzial hat, musst du deine aufgeben. Am Anfang machst du in der Regel einen Schritt rückwärts. Dann aber merkst du, dass der neue Weg viel bessere Steigerungsraten hat und gewinnst Vertrauen, dass du damit richtig liegst. Weil du aber mehr Spielraum nach oben hast, holst du dein eigenes Konzept schnell wieder ein.

> „Selbst wenn wir das beste Team wären, hätte ich die gleiche Entschlossenheit, die Dinge zu verbessern. Du kannst keinen Vorsprung verwalten.“
>
> Andrea Stella

In welcher Phase befinden Sie sich jetzt?
Jetzt sind wir dort, wo wir eigentlich schon in Bahrain sein wollten. Es ist die Plattform, auf der die nächsten Upgrades echte Fortschritte bringen sollten. Weil die Produktion Zeit braucht, hängst du immer hinter der Entwicklung zurück, die du daheim an den Simulationen siehst.

Wie viel Zeit haben Sie durch diese Kehrtwende verloren?
Drei Monate.

Sie haben ein ziemlich aggressives Upgrade-Programm. Werden Sie das mit dem neuen Sprintformat so einhalten können, oder müssen Sie Upgrades verschieben?
Es ist eine Herausforderung, große Upgrades zu Sprint-Events zu bringen, so wie wir das in Baku getan haben. Aber wenn du ein gutes Verständnis hast und deinen Werkzeugen vertraust, kannst du es trotzdem wagen. Wir haben festgestellt, dass unsere Windkanaldaten und CFD-Simulationen mit den Groundeffect-Autos näher an der Wirklichkeit liegen als bei der Fahrzeuggeneration davor. Wenn deine Modifikationen allerdings das Bouncing beeinflussen, dann musst du vorsichtig sein. Das wirkt sich auf der Strecke manchmal anders aus als in den Simulationen. Auf der anderen Seite willst du nicht Rundenzeit zurückhalten. Da musst du manchmal ein kalkuliertes Risiko eingehen. Das haben wir in Baku mit dem neuen Unterboden trotz der Bouncing-Gefahr getan. Wir wollten nicht bis Miami warten. Wenn Rundenzeit versprochen wird, müssen wir zugreifen.

Wie viele große Upgrades werden wir noch sehen?
Mindestens zwei mehr. Das ist im Moment der Plan. Das hängt davon ab, wie wir uns entwickeln. Ob wir es an die Spitze des Mittelfeldes schaffen oder ob eine Chance besteht, näher an die Top 4 zu kommen.

Eines dieser Upgrades verdient nach Ihren Worten das Prädikat B-Version. Warum?
Man kann es eine B-Version nennen, wenn sich das Auto im Aussehen deutlich verändert. Das wird zum Beispiel passieren, wenn wir neue Seitenkästen an das Auto bringen. Das ist das Merkmal, das diese Autos unterscheidet.

Wie schwer war es, den Fahrern zu erklären, dass sie sich auf einen schweren Saisonstart gefasst machen müssen?
Ich hätte lieber gute Nachrichten für sie gehabt. Es ist wichtig, im Team eine gesunde Kultur zu haben, speziell, wenn die Nachrichten mal nicht so gut sind. Wir sind ein Team. Das sagt sich so einfach, ist aber nicht immer einfach umzusetzen. Wir sind ehrlich und offen. Auch die Fahrer ziehen da mit. Das ist wichtig, weil sie das Team ihrerseits motivieren müssen. Lando und Oscar sind da außergewöhnlich. Sie geben dem Team das Gefühl, dass sie hinter ihm stehen. Bestes Beispiel war unser Briefing nach dem Rennen in Saudi-Arabien. Da hatten wir eine extrem unglückliche erste Runde, in der Oscars Frontflügel gebrochen ist und Teile dieses Flügels Landos Frontflügel gebrochen haben. Jeder hätte verstanden, wenn die Fahrer nach diesem Rennen keine Lust auf Briefing gehabt hätten. Aber sie entschieden, dass sie daran teilnehmen wollten, um dem Team zu zeigen, dass sie hinter ihm stehen. Auch in der Niederlage.

Reagieren die Fahrer unterschiedlich auf die Ergebniskrise? Norris ist ein potenzieller GP-Sieger, Piastri ein Rookie.
Beide sind sehr jung. Lando hat bewiesen, dass er ein Topfahrer ist. Gib ihm ein Siegerauto, und er wird gewinnen. Wir würden verstehen, wenn er frustriert wäre, aber er zeigt es uns nicht. Oscar ist in einer anderen Phase seiner Karriere. Der Plan war, dass er sich Sitzung für Sitzung verbessern soll. Und genau das passiert. Er sieht, was er besser machen kann, und er setzt es in der nächsten Sitzung um. Obwohl das Auto nicht einfach zu fahren ist. Das ist beeindruckend und zeigt sein Ausnahmetalent.

Bleibt der fünfte Platz das Ziel?
Absolut. Das muss das Ziel bleiben. Aber wir wollen am Ende der Saison auch an der Tür der Top-4-Autos klopfen. ■

Andrea Stella

Geburtstag: 22.02.1971
Geburtsort: Orvieto (I)
Herkunftsland: Italien

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Feuer unter dem Alpine-Dach: Der Beginn von Gaslys Nullrunde in Baku

Weckruf vom Chef

Alpine gab sich Ende 2021 den Auftrag, in 100 Rennen ein Siegerteam zu sein. Das Team sieht sich im Zeitplan. Alpine-Chef Laurent Rossi dagegen geht es nicht schnell genug.

Von: **Michael Schmidt**

Rein rechnerisch sind seit der Ansage Ende 2021 erst 27 Rennen verstrichen. 27 von 100. Dann wollte Alpine in der Formel 1 ein Siegerteam sein. Also mit Beginn der Saison 2026. Das erste Jahr der neuen Zeitrechnung lief nach Plan. Nach drei fünften Plätzen in Folge schloss Alpine die Saison 2022 als Vierter ab. Der Abstand zur Spitze betrug aber immer noch eine Sekunde.

Damit lag das Ziel für 2023 auf der Hand. Festigung des vierten Platzes und Halbierung des Rückstandes zum Sieger. Teil 1 des Planes kann sich Alpine schon abschminken. Aston Martin hat den Franzosen in die Suppe gespuckt und sie rechts überholt. Auch an Ferrari und Mercedes wird sich der derzeit WM-Sechste die Zähne ausbeißen.

Alpine legte einen Fehlstart hin. 14 Punkte, zwei Nullrunden und vom Speed im Niemandsland zwischen den Top-4-Teams und dem großen Mittelfeld. Der Grand Prix von Miami zeigte, wo Alpine steht. Beide Fahrer schafften zwar komfortabel den Sprung ins Q3 und beide landeten in den Punkterängen, doch selbst Ferrari und Mercedes in der Formkrise sind zu weit weg. Der französische Rennstall hat nach fünf Rennen genauso viele Punkte auf dem Konto wie McLaren, obwohl der A523 das klar bessere Auto ist. Im Moment steht die Punkteausbeute bei 2,8 Zählern pro Start. Im letzten Jahr lag der Schnitt bei 7,8 Punkten.

Auf Red Bull fehlt im Rennen immer noch eine Sekunde pro Runde. Auf Aston Martin, Ferrari und Mercedes sind es rund vier Zehntel. Das ist Alpine-Chef Laurent Rossi zu viel. Wenn die Saison so weitergeht, fürchtet Rossi,

> „Wir investieren gerade in neue Werkzeuge und in Leute mit Know-how. Das passiert nicht über Nacht. Wir reden da über einen Zeitraum von zwei Jahren."
>
> Otmar Szafnauer

werden die Saisonziele nicht erreicht. Sein Auftritt in Miami war kein Höflichkeitsbesuch. Stattdessen schickte er einen Weckruf an seine Frontarbeiter. In einem Interview mit dem TV-Sender Canal Plus übte Rossi harsche Kritik an seinem Team. Man habe die Entwicklungsziele im Winter verfehlt, sich zu viele operative Fehler geleistet und zu schlechte Ergebnisse abgeliefert für das viele Geld, das dem Rennstall zur Verfügung steht.

Für den Geschmack der Chefetage zeigt die Truppe zu wenig Selbstkritik und Reaktion nach dem enttäuschenden Saisonstart. Der A523 lag nach der Winterpause drei bis vier Zehntel hinter den Erwartungen zurück. In Bahrain und Baku wurden durch operative Fehler zu viele Punkte verschenkt. Es wurde auch infrage gestellt, ob es Sinn machte, ein so großes Upgrade zu einem Rennen zu bringen, das wegen des Sprintformats nicht genug Testzeit bot. Oder warum das Team nach vier Wochen Pause so schlecht vorbereitet war.

Keine Ausreden mehr

Ausreden, so die Order von ganz oben, dürfe es nicht mehr geben. Aston Martin hat in einem Winter geschafft, was sich Alpine über einen Zeitraum von vier Jahren an die Fahnen geheftet hat. „Wir dürfen unsere Ziele nicht aus den Augen verlieren", fordert Rossi. Dabei darf man allerdings nicht vergessen, dass Aston Martin aus Racing Point entstand, deren Geschichte tatsächlich schon im Sommer 2018 begann. Nach viereinhalb Jahren

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

WILHELM

biegt das Team nun endlich auf die Erfolgsstraße ein. Mercedes hat nach der Übernahme von BrawnGP ebenfalls vier Jahre gebraucht, ein Spitzenteam zu werden, Red Bull nach dem Kauf von Jaguar sogar fünf Jahre.

Teamchef Otmar Szafnauer traf der Rundumschlag seines Dienstherren genauso unvorbereitet wie den Rest der Mannschaft. Der Amerikaner warnt davor, gleich in Panik zu verfallen, nur weil es in den ersten Rennen nicht so rund lief wie erhofft. „Wir haben in Bahrain und Baku Fehler an der Rennstrecke gemacht, die nicht passieren dürfen. Wir haben sie analysiert und dafür gesorgt, dass sie nicht mehr passieren."

Szafnauer räumt ein, dass der A523 im Winter nicht den Sprung geschafft hat wie erhofft. Einige Entwicklungsschritte sind demnach ins Leere gelaufen. Erst jetzt wieder ist man in der Spur. Der neue Unterboden, der in Baku debütierte, hat zweieinhalb Zehntel gebracht. Die Seitenkästen, die in Imola folgen sollen, sind nach internen Berechnungen noch einmal für eineinhalb Zehntel gut. Szafnauer weiß aber auch, dass er auf ein bewegliches Ziel feuert. „Die anderen bringen auch Upgrades und werden sich verbessern. Es ist uns bewusst, dass wir uns schneller als sie vorwärtsbewegen müssen. Ich glaube aber, dass wir mehr Spielraum haben als sie."

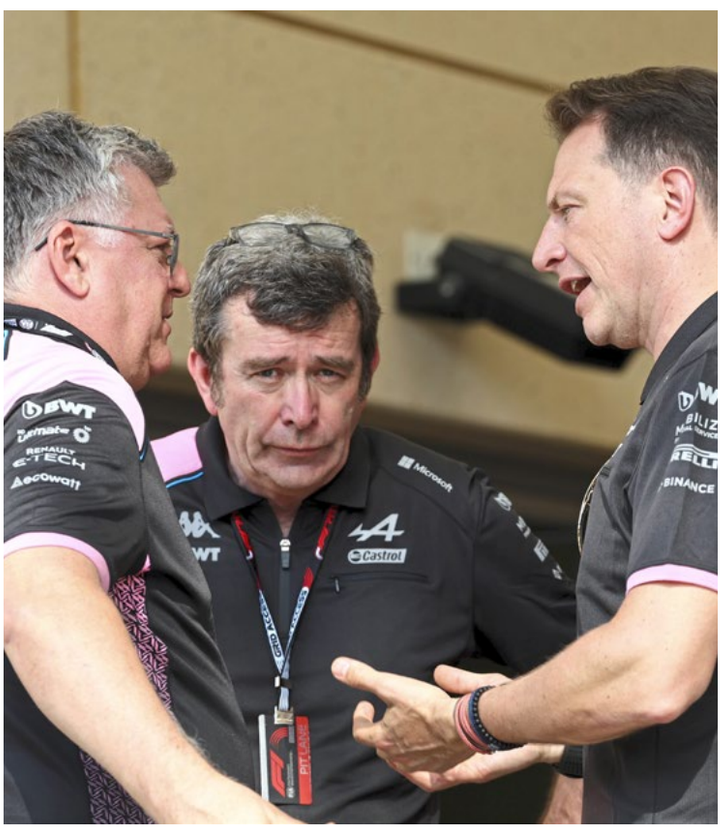
Der frühere Teamchef von Racing Point bremst die Ungeduld seiner Chefs. In der Formel 1 ändert sich nichts über Nacht. „Wir sind im Vergleich zur Konkurrenz bei der Infrastruktur und beim Know-how in einigen Bereichen im Rückstand." So fehlt Alpine ein moderner Simulator. „Wir arbeiten mit einem, den wir von McLaren gekauft haben und der mindestens 15 Jahre alt ist. Deshalb haben wir gerade einen neuen Simulator bestellt. Der ist aber erst in eineinhalb bis zwei Jahren einsatzbereit." Für Szafnauer ist das mit ein Grund, warum das Team oft länger braucht, die Fahrzeugabstimmung zu optimieren. „Die anderen Teams kommen mit einem besseren Setup an. Wir brauchen Fahrzeit, um das Auto perfekt einzustellen. Das hat uns in Baku ausgebremst."

Neue Leute für die Aero

Szafnauer verhandelt gerade mit der FIA über neue Regeln für Investitionen in die Infrastruktur unter dem Budgetdeckel. Das ist auch für Williams das Haupthindernis, die Fabrik auf den Stand der Konkurrenz zu bringen. „Die aktuellen Finanzregeln erlauben 36 Millionen Dollar für Neuanschaffungen. Das ist zu wenig. Wenn die FIA nicht will, dass es Wettbewerbsnachteile gibt, muss sie jedem Team erlauben, auf den Stand zu kommen, auf dem andere schon sind, und gewisse Investitionen außerhalb des Kostendeckels stellen. Wir zum Beispiel tun uns schwer, weil wir einen Getriebeprüfstand für das 2026er-Reglement kaufen müssen. Der frisst den Großteil des erlaubten Geldes schon auf." McLaren und Aston Martin hatten Glück. Sie gaben ihre neuen Windkanäle noch vor der Budgetdeckelung in Auftrag.

Nachdem die Teams auf den Plätzen vor Alpine mit den WM-Punkten schon über alle Berge sind, will Rossi wenigstens sehen, dass die Lücke zu Aston Martin, Ferrari und Mercedes bis zum Jahresende geschlossen wird. Dazu braucht Alpine auch neue Ingenieure. Besonders in der Aerodynamikabteilung hat Enstone Nachholbedarf. „Wir wollen von 38 Leuten auf 45 aufstocken", verrät Szafnauer.

Er wird dabei das Gleiche tun, was er schon bei Racing Point getan hat und von dem jetzt Aston Martin profitiert. Alpine wildert in fremden Revieren. Und Szafnauer weiß auch wo und wen. „Du brauchst ein oder zwei Topleute, weil die im Kopf haben, was die anderen 100 im Technikbüro wissen." ■



XPB

Krisenrat: Chef Rossi (rechts) kritisiert, Szafnauer und Famin hören zu

WILHELM

Wunschdenken: Alpine im Windschatten von Red Bull und Mercedes

WILHELM

Langsam angekommen: Gasly hat sich bei Alpine eingelebt

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

100-Tage-Zeugnis für die neuen Teamchefs

Auf dem Teamchef-Posten hat sich in der Winterpause einiges getan. Nach fünf Rennen stellen wir den neuen Rennstall-Bossen ein Zwischenzeugnis aus.

Von: **Elmar Brümmer**

Der Ärger um die neue Show in der Startaufstellung von Miami hätte ganz leicht vermieden werden können. Warum statt der Fahrer nicht einfach die Teamchefs durch das Spalier der Cheerleader laufen lassen? Vier der Herren hätten die Aufmerksamkeit durchaus verdient, denn sie sind erst seit dieser Saison an ihren derzeitigen Arbeitsstellen. In diesem Monat werden es 100 Tage, und das ist in der Politik und in der Wirtschaft die erste Frist, um die Leistungen neuer Chefs zu beurteilen. Und wer möchte behaupten, dass die Formel 1 unpolitisch oder unwirtschaftlich sei?

FRÉDÉRIC VASSEUR hat wohl das größte Upgrade erlebt. Der Sprung vom Kundenteam Alfa Romeo ins Herz von Ferrari nach Maranello. Die neue Jobbeschreibung kam mit einem Satz aus: „Zweiter werden ist für Ferrari nicht gut genug." Dementsprechend ist der derzeit vierte (!) Rang in der Team-WM nicht mal ausreichend, sondern eher mangelhaft. Die Schuld ist kaum bei Vasseur zu suchen. Der hatte gleich versucht, für klare Verhältnisse zu sorgen, alte Seilschaften zu kappen, neue Strukturen einzuführen. Dabei wird das meiste in Italien gleich öffentlich verhandelt. Die jüngste Personalie, dass sein Adjutant Laurent Mekies die Scuderia gen Alpha Tauri verlassen wird, ist die nächste Prüfung, aber auch eine Chance für das System Vasseur. Im Zwischenzeugnis könnte stehen: Zeichnet sich durch große Beharrlichkeit aus.

ANDREA STELLA war in der „Silly Season" auf dem Teamchef-Markt kurz vor Weihnachten sicher die überraschendste Besetzung. Aber durchaus eine kluge, eingefädelt von seinem Vorgänger Andreas Seidl. Der Italiener ist ein gelernter Ingenieur, das scheint der neue Trend an den Kommandoständen zu sein. Ergo hat er sich erst mal um Strukturen gekümmert, sein erfolgshungriger wie ungeduldiger Boss Zak Brown lässt ihn gewähren. Der Dinosaurier-Rennstall muss mehr Zukunft wagen. Also werden klassische Strukturen aufgebrochen. Gehen musste Cheftechniker James Key, es kommt David Sanchez von Ferrari. Wer Stella zuhört, erkennt viel Vernunft. Es braucht aber einen konsequenteren Aufwärtstrend – mit Kurvendiagrammen ist er ja als Techniker bestens vertraut. Im Zwischenzeugnis könnte stehen: Stark in Mathematik und Physik, aber die Rechnung muss am Ende auch aufgehen.

> „Wir haben ein Team von 800 Leuten. Zu verstehen, was sie antreibt und wo die Probleme liegen – das dauert mindestens drei Monate."
>
> James Vowles

ANDREAS SEIDL und ALESSANDRO ALUNNI BRAVI sind die beiden, die Vasseurs Hinterlassenschaften in Hinwil neu sortieren müssen. Sollziel ist der im letzten Jahr knapp geholte sechste Platz. Von den Punkten her ist der nicht weit entfernt. Von Platz 5 bis 10 liegen die Rennställe so eng beieinander, dass schon ein Glückstreffer die Wende bringen kann. Auf Sicht aber muss die Sauber-Truppe einen kräftigen Sprung nach oben schaffen. Das Auto ist schwierig zu verstehen. Die neue Teamführung tut deshalb gut daran, die Probleme offen anzusprechen. Seidl mischt sich wenig ein ins Tagesgeschäft. Er ist für die langfristige Strategie zuständig, aber vielleicht sehen sie in Ingolstadt auch, dass er doch mehr in die aktuelle Entwicklung eingreifen sollte. Alunni Bravi agiert an den Strecken mit der Unverbindlichkeit eines Anwalts, und das ist er ja auch. Im Zwischenzeugnis könnte stehen: Eine aktivere Teilnahme am Unterricht wäre wünschenswert.

JAMES VOWLES hat die beste Lehre für sein Amt als Nachfolger von Jost Capito bei Williams absolviert. Als Stratege unter den Fittichen von Toto Wolff bei Ex-Dauersieger Mercedes. Vowles will aber in Grove keinen Copy-Shop betreiben, sondern neuen britischen Stolz entwickeln. Systematisch geht er jede Abteilung, jedes Fahrzeugdetail durch, um das Team von grundauf umzukrempeln. Die US-Investoren haben den Neuanfang abgenickt, mal sehen, wie es mit der Geduld aussieht. Aber wenn jemand langfristige Pläne erklären kann, dann Vowles. Die vielleicht wichtigste Eigenschaft, die er mitbringt: nicht mit dem Finger auf Leute zeigen, die Fehler machen, sondern an der Fehlerquote arbeiten. Im Zwischenzeugnis könnte stehen: Taugt auf Dauer nicht für die letzte Reihe. ■

RETURN TO SENDER

Neue Besen kehren gut:
Welcher Teamchef ist eine Fehlbesetzung? Der Autor freut sich über Ihre Meinung. Schreiben Sie uns eine E-Mail an: msa-lesertribuene@motorpresse.de

MOTORSPORT IMAGES

Die Euphorie ist verflogen. Die ersten Impulse sind gesetzt. Auf die neuen Teamchefs wartet aber noch viel Arbeit

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Formel 1

Durchbruch für Haas?

Der modifizierte Unterboden am Haas VF-23 war in Miami ein durchschlagender Erfolg. Aber erst Imola wird zeigen, ob der Fortschritt von Dauer ist.

Von: **Michael Schmidt**

Der Eingriff war minimal. Die Haas-Ingenieure änderten den Unterboden des VF-23 im Bereich der Hinterräder. Das Upgrade war ein durchschlagender Erfolg. Kevin Magnussen qualifizierte sich für den vierten Startplatz. Auch Nico Hülkenberg hätte es locker in die Top 10 geschafft, wäre er nicht in der Aufwärmrunde für seinen letzten Q2-Run in den Verkehr geraten, was die Reifen auskühlen ließ.

Der Entwicklungsschritt erfüllte die Erwartungen. Haas konnte die Fahrzeughöhe so weit absenken wie noch nie, ohne dass Bouncing auftrat. Das brachte mehr Abtrieb. Einsatzleiter Ayo Komatsu ist überzeugt: „Das ist das Geheimnis des Red Bull. Sie können tief fahren, bekommen aber nie Bouncing. Das mechanische Aufsetzen des Autos auf der Straße wird durch die Titan-Skids unter dem Auto abgefangen. Das Bouncing kannst du nicht kontrollieren. Diese Schläge zerstören dir die Schutzplanke.“ Noch sind die Haas-Ingenieure skeptisch: „Der Belag in Miami war eben. Wir müssen es noch auf einer welligen Strecke wie Imola beweisen.“ Eine Baustelle bleibt: Der hohe Reifenverschleiß. ■

WILHELM

In Miami fuhr Haas schon zum dritten Mal in dieser Saison in die Punkte

Formel 1

Fortschritt auf Raten

Mercedes hat für Imola ein großes Upgrade-Paket angekündigt. Teamchef Toto Wolff warnt trotz guter Windkanal-Daten vor zu hohen Erwartungen.

Von: **Tobias Grüner**

Die Leidenszeit von Lewis Hamilton und George Russell soll bald ein Ende haben. Mit dem großen Imola-Upgrade versucht Mercedes, die unerklärlichen Pace-Schwankungen und die unliebsamen Überraschungen bei der Fahrzeugabstimmung des W14 in den Griff zu bekommen. „In unserem Auto steckt etwas, das wir nicht verstehen. Mit dem Upgrade wollen wir bestimmte Variablen eliminieren und eine stabile Plattform bekommen“, erklärt Toto Wolff. Der Großumbau enthält unter anderem eine neue Vorderradaufhängung, neue Verkleidungsteile (Seitenkästen, Motorhaube) und einen neuen Unterboden.

Mutige Ansagen will der Teamchef aber lieber nicht machen: „Die Simulationen versprechen einen guten Schritt in Sachen Rundenzeit. Wir müssen unsere Erwartungen aber zügeln. In meinen 15 Formel-1-Jahren habe ich noch keine Wunderwaffe gesehen, die plötzlich eine halbe Sekunde bringt. Deshalb habe ich hier meine Zweifel.“ Die Ingenieure erhoffen sich in Imola ein sauberes Wochenende ohne Regen und andere Störfaktoren, um wichtige Daten zu dem Paket zu sammeln. Um keinen der beiden Piloten zu benachteiligen, werden genügend Neuteile produziert, um zwei Autos mit dem kompletten Paket auszurüsten. Dazu gibt es für den Fall der Fälle noch ein weiteres Kit an Ersatzteilen. Wolff kündigte an, dass im ersten Training direkt beide W14 in der B-Version ausrücken werden. Ein direkter Vergleichstest alt gegen neu würde nichts bringen: „Dafür ist das Paket einfach zu groß.“ ■

WILHELM

Bringt das große Imola-Upgrade endlich die erhoffte Wende für Mercedes?

NACHRICHTEN

NEUE PIRELLI-REIFEN

Pirelli hat angekündigt, zum Rennen in Silverstone (09.07.) eine neue Reifenspezifikation einzuführen. Schon in Barcelona Anfang Juni dürfen die Teams die Prototypen in den ersten beiden Freien Trainings testen. Mit dem neuen, widerstandsfähigeren Reifen reagiert Pirelli auf die unerwartet hohe Pace der 2023er-Autos. Laut Sportchef Mario Isola kommen dabei Materialien zum Einsatz, die man eigentlich erst für 2024 vorgesehen hatte.

PADDOCK-CLUB-BOOM

Die US-Rennen sorgen für hohe F1-Einnahmen. In Miami wurden 7000 Tickets für den exklusiven Paddock Club verkauft. So viele wie nirgendwo sonst bisher. Noch einmal deutlich getoppt wird das Ganze in Las Vegas. Für das Nachtrennen im Zockerparadies wurden Kapazitäten für 25 000 VIP-Gäste geschaffen. Wer das F1-Luxusprogramm genießen will, musste sich auf eine Warteliste schreiben lassen und eine Anzahlung von 5000 US-Dollar leisten.

DE VRIES ANGEZÄHLT?

Alpha Tauri hat dementiert, dass Nyck de Vries schon auf der Abschussliste steht. Die schwachen Leistungen des Niederländers und eine Sitzanpassung von Daniel Ricciardo hatten zu entsprechenden Gerüchten geführt.

STROLL-HOCHZEIT

Chloe Stroll, die Schwester von Lance Stroll, hat in Venedig den australischen Olympia-Snowboarder Scotty James geheiratet. Unter den vielen VIP-Gästen war auch jede Menge Formel-1-Prominenz: Daniel Ricciardo, Toto & Susie Wolff, Flavio Briatore und Stefano Domenicali.

F1-ZEITPLAN IMOLA:

Training 1: Fr. 13.30 Uhr
Training 2: Fr. 17.00 Uhr
Training 3: Sa. 12.30 Uhr
Qualifikation: Sa. 16.00 Uhr
Rennen: So. 15.00 Uhr

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Álex Palou zeigte der in dieser Saison bislang überzeugenden McLaren-Mannschaft die Grenzen auf

INDYCAR

53 Punkte für Palou

Der Chip-Ganassi-Pilot Álex Palou startete mit einer Machtdemonstration in den „Month of May“. Bei der Generalprobe für den Saisonhöhepunkt auf dem Indy-Rundkurs schlug der Meister des Jahres 2021 die starke Konkurrenz von McLaren und übernahm die Tabellenführung.

Von: **Philipp Körner**

Fünf Sieger in den ersten fünf Rennen: Wie gewohnt geht es in der IndyCar extrem eng zu. Bereits in der Qualifikation auf dem zweimal pro Jahr befahrenen Rundkurs von Indianapolis zeichnete sich ein spannender Kampf um den letzten Sieg vor dem Indy 500 ab. Zwischen dem Pole-Setter Christian Lundgaard (RLL Racing) und dem auf dem letzten Rang qualifizierten Santino Ferrucci (A. J. Foyt Enterprises) lagen nur 1,3 Sekunden. Den Zweitplatzierten Felix Rosenqvist (McLaren) schlug Lundgaard gar im Tausendstel-Bereich. Komplettiert wurden die Top 5 von Álex Palou (Chip Ganassi Racing), Jack Harvey (RLL Racing) und McLaren-Pilot Patricio „Pato“ O’Ward.

Der spätere Gewinner Palou war der einzige Fahrer aus besagten Top 5, der mit den weichen Firestone-Reifen ins Rennen ging. Auf ihnen übernahm der Spanier – nach einer missglückten Attacke in der ersten Kurve – kurz vor Ende der Auftaktrunde die Führung. Anschließend kam es zur einzigen Neutralisierung des warmen, aber bewölkten Samstagnachmittags, als sich die Dale-Coyne-Kollegen David Malukas und Sting Ray Robb wegdrehten. Robb hatte sich auf der Gegengeraden bei einem Duell mit Romain Grosjean (Andretti Autosport) verschätzt und war mit zu hoher Geschwindigkeit in das Heck des einlenkenden Malukas gerauscht. Nur mit etwas Glück und einer Tour über die Wiese sollte Grosjean dem Schlamassel entkommen.

Entscheidung bei Halbzeit

Im Zuge der ersten Stopps konnte Lundgaard zunächst die Führung auf den Optionsreifen zurückholen. Der Däne profitierte vorher vom deutlich haltbareren „Prime“, der am Ende des Stints schneller gewesen war. Hinter dem Spitzenduo hatte sich derweil eine McLaren-Phalanx gebildet. Felix Rosenqvist, Alexander Rossi und Patricio O’Ward setzten unterschiedliche Strategien um. Während Rosenqvist und O’Ward auf der harten Mischung gestartet waren, wählten die Rossi-Taktiker den Palou-Ansatz. Die entscheidende Wendung im Rennen kam, als Palou mit den Standardreifen auf Lundgaard aufschloss und in Runde 42 von 85 vorbeizog. Kurz darauf musste sich der Spanier dann mit O’Ward um die virtuelle Führung nach den zweiten Stopps duellieren. Trotz harter Gegenwehr seines wohl zukünftigen Teamkollegen war Palou nicht zu halten.

Schlussendlich gewann der neue Tabellenführer mit einer Strategie, die sonst nur Grosjean gewählt hatte. Die schlechte Quali und das Startchaos raubten dem Franzosen aber jede Chance. O’Ward wurde zum dritten Mal in dieser Saison Zweiter und wunderte sich über einen Rückstand von 16,8 Sekunden. Im Verfolgerfeld gelang Rossi sein erstes Podium in McLaren-Diensten. Lundgaard und Rosenqvist rundeten die Top 5 ab. ■

INDYCAR, INDY-GP NR. 1

1.	Álex Palou	1:47.56,7003 h
2.	Patricio O'Ward	+ 16,8006 s
3.	Alexander Rossi	+ 18,1448 s
4.	Christian Lundgaard	+ 23,4801 s
5.	Felix Rosenqvist	+ 23,9258 s
6.	Scott Dixon	+ 25,5206 s
7.	Josef Newgarden	+ 26,3159 s
8.	Marcus Ericsson	+ 31,8308 s
9.	Colton Herta	+ 38,4189 s
10.	Graham Rahal	+ 48,8712 s

Pole-Position:
Christian Lundgaard: 1.09,3321 min.
Meiste Führungsrunden:
Álex Palou, 52/85 Runden

FAHRERWERTUNG

1.	Palou	174 Punkte
2.	O'Ward	168
3.	Ericsson	155
4.	Grosjean	134
5.	McLaughlin	133

MOTORSPORT IMAGES

In der ersten Rennhälfte lieferten sich Lundgaard und Palou ein intensives Duell

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

LIQUI MOLY

Auto Bild DIE BESTEN MARKEN IN ALLEN KLASSEN Ausgabe 14/2023

LESERWAHL BEST BRAND 2023 KATEGORIE Schmierstoffe auto motor sport Ausgabe 8/2023

LESERWAHL BEST BRAND 2023 KATEGORIE Schmierstoffe Motor Klassik Ausgabe 4/2023

LESERWAHL BEST BRAND 2022 KATEGORIE AUTOMOBIL Öle/Schmierstoffe MOTOR SPORT aktuell Ausgabe 18/2023

LESERWAHL BEST BRAND 2022 KATEGORIE AUTOMOBIL Pflegemittel MOTOR SPORT aktuell Ausgabe 18/2023

Ich fahr besser mit LIQUI MOLY.

Das richtige Motoröl ist für den optimalen Betrieb Ihres Autos ein Muss. Ölwechseln deshalb auch Sie zu Deutschlands beliebtester Schmierstoffmarke und erfahren Sie den Unterschied.
www.liqui-moly.com

Ihr Auto ist nicht irgendeins.
Also nehmen Sie nicht irgendwas.
LIQUI MOLY bietet für jedes Fahrzeug das passende Motoröl.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Gewohnte Sieger oder

In diesem Jahr steht die 51. Ausgabe des 24h-Rennens Nürburgring auf dem Programm. Kann Audi den Vorjahreserfolg wiederholen?

24H RENNEN

Das 24h-Rennen Nürburgring ist das Saisonhighlight der Nordschleifen-Pilger. Für welchen der 136 gemeldeten Starter stehen die Chancen auf den Gesamtsieg in diesem Jahr am besten? Eine Analyse.

Von: **Bianca Leppert**

Manche Dinge wiederholen sich Jahr für Jahr. Weihnachten, Geburtstage und in der Vorbereitungsphase auf das 24h-Rennen Nürburgring die Dominanz von BMW. Drei Siege von drei unterschiedlichen Teams können sich sehen lassen. Ein ähnliches Bild zeigte sich schon 2022. Doch auch Ferrari und Mercedes haben mit ihren Erfolgen beim 24h-Qualirennen eine erste Duftmarke abgegeben.

So weit die Fakten aus den Ergebnislisten. Echte Eifel-Kenner wissen jedoch, dass diese allein nicht dazu taugen, sich ein Bild für das 24h-Rennen zu machen. Denn das Thema Sandbagging steht weiterhin hoch im Kurs. Auch wenn der Technikausschuss immer mehr Maßnahmen ergreift, um gegenzusteuern. Etwa beim gehabt und gewollt undurchsichtigen Qualifikationsverfahren für das Top-Quali.

Oder neuerdings die vorgeschriebenen Sturz- und Flügel-

„Das Auto funktioniert richtig gut und ist zuverlässig. Wir hatten wirklich keinerlei Probleme in den Vorbereitungsrennen."

Maxime Martin, BMW-Pilot

Einstellungen, die nach NLS 3 festgelegt sind und nicht mehr geändert werden durften. All das scheint aber nicht abzuschrecken, denn die Vorbereitungsläufe zeigten teils innerhalb der Hersteller-Flotten seltsame Performance-Unterschiede und Reihenfolgen, die nicht zu dem passen wollen, was man von den Fahrern erwarten würde.

BMW nun kugelsicher

Bei BMW sind mit Rowe Racing und Walkenhorst sowie dem Junior Team, betreut von RMG, drei Mannschaften am Start, die genau wissen, was sie tun. Wobei sich auch hier Beobachter wunderten, dass das Junior-Team bei NLS 3 schneller als Martin/Wittmann war. Die Line-ups der beiden Rowe-M4 sind sicher die stärksten (Farfus/Eng/De Phillippi/Yelloly und Wittmann/van der Linde/Vanthoor/Martin). Walken-

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

ein Überraschungsei?

BMW hatte in der Vorbereitungsphase die beste Vorstellung gezeigt

BR FOTO

Sorgt die Frikadelli-Ferrari-Kombo in diesem Jahr für eine Überraschung?

24H-RENNEN

horst hat allerdings aufgerüstet. Nun gibt es zwei Autos mit Yokohama-Bereifung, die im Einsatz und noch dazu gut besetzt sind (Krognes/Giermaziak/Krohn/Soucek und Neubauer/Dennis/Klingmann/Krohn). „Das Auto funktioniert gut und ist zuverlässig, wir hatten keine Probleme“, sagte Rowe-Pilot Maxime Martin nach NLS 3.

Während der BMW nach seiner Premierensaison inzwischen kugelsicher ist, kämpft nun Porsche in der Debütsaison der Generation 992 mit Technik-Gremlins. Vor NLS 3 trat ein Problem mit dem ABS auf, weshalb ein Teil, das an der Drehzahlerfassung beteiligt ist, an allen Autos ausgetauscht werden musste. Dazu kam eine Diskussion mit dem Technikausschuss, weil man unterschiedliche Auslegungen des Reglements zum Thema Louvres hatte. Die mussten zu NLS 3 neu angeordnet werden. Bei Porsche war also jede Menge zu tun. Die BOP-Einstufung war bisher sogar besser als im Vorjahr: Statt einem Restriktor mit 33,3 und einem mit 34 Millimetern fährt man nun mit zweimal 35 Millimetern bei gleichem Gewicht. Für Porsche-GT3-Projektleiter Sebastian Golz muss sich jedoch noch etwas tun. „Uns haben bei NLS 2 und 3 rund zwei Sekunden gefehlt. Wir arbeiten aber konstant mit dem Technikausschuss zusammen, um eine Einstufung zu finden“, sagte er.

Die Team-Aufstellung kann sich sehen lassen. Die Speerspitze Manthey hat die Nordschleifen-Joker Kévin Estre, Frédéric Makowiecki und Michael Christensen an Bord. Thomas Preining als vierter Mann wird sich beweisen müssen. Hinzu kommen zwei Elfer von Falken, die sich in dieser Saison gut in Form zeigten. Ebenfalls nicht zu unterschätzen: das Lionspeed-Auto mit Patrick Pilet, Matt Campbell, Mathieu Jaminet und Semi-Profi Patrick Kolb. Auch Dinamic GT und Rutronik Racing zählen zum Favoritenkreis. Huber Motorsport komplettiert das Aufgebot.

Außenseiter mit Chancen

Bleiben Audi und Mercedes, die beide zu Saisonbeginn unterm Radar unterwegs waren. Bei den vier Ringen setzt man wie gehabt auf drei Top-Teams mit Land Motorsport (Niederhauser/Mies/Haase), Car Collection (Engstler/Hofer/Magnus/Marschall) und dem Team Scherer PHX (Vervisch/Drudi/Feller/Lind), das früher einmal Phoenix war, nun aber zur Scherer-Gruppe gehört. Dazu kommt das DTM-Legenden-Auto mit Timo Scheider, Martin Tomczyk und Mike Rockenfeller.

Mercedes hat sich wie Audi für Fahrertrios statt Quartetts entschieden. Es sind zwei AMG GT3 von GetSpeed (Christodoulou/Götz/Schiller und Engel/Gounon/Juncadella) sowie das Bilstein-Auto von HRT (Marciello/Stolz/Ellis) mit Werksunterstützung gemeldet. Mercedes hat die längste Durststrecke hinter sich und wartet nun seit 2016 auf einen weiteren Sieg.

> „Uns haben bei NLS 2 und 3 rund zwei Sekunden gefehlt. Wir arbeiten aber konstant mit dem Technikausschuss, um eine Einstufung zu finden.“
>
> Sebastian Golz, Porsche

Die Außenseiter könnten aufmüpfiger werden. Vorjahressieger Kelvin van der Linde sitzt mit Nicki Thiim, Marco Mapelli und Jordan Pepper auf dem Lamborghini Huracán Evo, der in den Händen von Abt Sportsline, mit Lamborghini-Werksunterstützung und Michelin-Bereifung ein schwarzes Pferd werden könnte. Das Ziel ist klar: „Wir wollen gewinnen“, sagte Abt-Motorsportdirektor Martin Tomczyk. In der jüngsten BOP-Anpassung durfte man 15 Kilo ausladen, bekam aber einen um ein Millimeter kleineren Restriktor. Das zweite Auto, das zur Kategorie Underdog zählt und spitzenmäßig besetzt ist: der Frikadelli-Ferrari von Earl Bamber, David Pittard, Felipe Fernández Laser und Nick Catsburg. Der bekam in der letzten BOP-Anpassung zehn Kilo mehr Gewicht, dafür aber etwas mehr Boost. Vielleicht erleben wir ja dieses Mal doch eine Überraschung – und keine Wiederholung. ■

INFO 24H-RENNEN NÜRBURGRING

Wichtige Termine:

Mittwoch, 17. Mai:	16:00–18:30 Uhr Adenauer Racing Day, Adenau
Donnerstag, 18. Mai:	08.30–12.30 Uhr Rundstrecken-Challenge
	15:45–16.15 Uhr Cup und Tourenwagen Trophy – Rennen 1
Freitag, 19. Mai:	15:30–16:00 Uhr Tourenwagen Legenden – Rennen 1
	17:30–19:15 Uhr 24h-Rennen Top-Qualifying
	20:00–21.30 Uhr Falken Drift-Show
Samstag, 20. Mai:	09:10–12:10 Uhr ADAC 24h Classic – Rennen
	14:00–14:30 Uhr Tourenwagen Legenden – Rennen 2
	16:00 Uhr Start 24h-Rennen

Ticketpreise:

Erwachsene	Event-Ticket Do–So/70 Euro
Erwachsene	Wochenend-Ticket Fr–So/65 Euro
Erwachsene	Tages-Tickets/ab 32 Euro

TV/Livestream:

RTL Nitro überträgt am Freitag, den 19.05., ab 17:00 Uhr das Top-Qualifying live, am Samstag, 20.05., ab 14:45 Uhr den Countdown zum Rennen. Daneben gibt es den 24h-Livestream auf **www.24h-rennen.de/live** sowie über **YouTube.com/24hNBR.**

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Valentino Rossi holte in Brands Hatch seinen ersten Podestplatz als GT3-Pilot

GTWC

Erstes Podest für Rossi!

Beim Saisonauftakt des Sprint Cup in Brands Hatch teilten sich Mercedes und Audi die Siege. Das neue BMW-Team WRT stand dreimal auf dem Podest, das Highlight war Platz 2 für Valentino Rossi und Maxime Martin im zweiten Lauf.

Von: **A. Cotton; M. Schurig**

Die Kult-Strecke Brands Hatch ist zwar für ihre spektakuläre Streckenführung bekannt, aber sie produzierte beim zweiten Lauf der GT World Challenge Europe (GTWC) keine spektakulären Rennen: Der hügelige und kurvenreiche Kurs bietet kaum Überholchancen für Rennwagen, die über die Balance of Performance (BOP) nahezu alle gleich schnell sind. Die Fans hatten trotzdem einen schönen Rennsonntag, denn viele kamen, um BMW-Werksfahrer Valentino Rossi anzufeuern.

Und der neunfache Motorrad-Weltmeister lieferte: Im zweiten Sprint-Rennen über eine Stunde mit Pflichtboxenstopps konnte der Italiener zusammen mit seinem WRT-Teamkollegen Maxime Martin einen starken zweiten Platz nach Hause fahren – das bisher beste Resultat in seiner noch jungen GT3-Karriere.

Die Siege teilten sich in den beiden Sprint-Rennen aber Mercedes und Audi: In Lauf 1 holten Timur Boguslavskiy und Raffaele Marciello von der Pole-Position einen nahezu ungefährdeten Start-Ziel-Sieg. Im zweiten Sprint gewannen die Audi-Piloten Mattia Drudi und Ricardo Feller für ihr Audi-Team Tresor Orange 1.

Marciello in eigener Welt

Aufgrund der wenig überholfreundlichen Streckencharakteristik kam dem Qualifying in Brands Hatch eine besonders große Bedeutung zu: Im Zeittraining fürs erste Rennen holte Mercedes-Star Raffaele Marciello die Pole-Position, drei Zehntel vor Albert Costa im Ferrari des Teams Emil Frey Racing. Im Rennen sollten sich die Boxenstopps und der Verkehr als das größte Problem für die führenden Autos erweisen. Marciello managte zu Beginn des ersten Stints zuerst seine Reifen, bevor er dem Ferrari bis zum Pflichtboxenstopp gut zehn Sekunden einschenkte.

Boguslavskiy übernahm und führte nach dem Stopp mit 15 Sekunden, doch der Vorsprung schmolz von Runde zu Runde. Gegen Rennende blieb der Russe mehrfach im Überrundungsverkehr des 29 Wagen starken Sprint-Cup-Feldes hängen. In der letzten Runde konnte Audi-Pilot Ricardo Feller (#40) deshalb den Rückstand auf wenige Meter reduzieren, doch der Russe rettete mit

GT WORLD CHALLENGE (GTWC): SPRINT CUP

1. RENNEN IN BRANDS HATCH (GB)

Länge der Strecke: 3,916 km; **Renndistanz:** 42 Runden = 164,472 km

	Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Distanz/Rückst.
1.	Pro	#88	Boguslavskiy/Marciello	Akkodis ASP-AMG GT3	1:00.02,080 h
2.	Pro	#40	Drudi/Feller	Tresor Orange 1-Audi R8 GT3	+0,616 s
3.	Pro	#32	Weerts/Vanthoor	WRT-BMW M4 GT3	+3,683 s
4.	Pro	#11	Legeret/Haase	Come to you-Audi R8 GT3	+27,432 s
5.	Pro	#14	Lappalainen/Altoe	Emil Frey-Ferrari 296 GT3	+28,251 s
6.	Pro	#60	Pepper/Perera	VSR-Lamborghini Huracán GT3	+28,713 s
7.	Pro	#69	Costa/Vermeulen	Emil Frey-Ferrari 296 GT3	+30,790 s
8.	Pro	#54	Engelhart/De Leener	Dinamic-Porsche 911 GT3 R	+31,533 s
9.	Pro	#12	Baert/Vervisch	Come to you-Audi R8 GT3	+41,066 s
10.	Gold	#9	Panis/di Folco	Boutsen VDS-Audi R8 GT3	+41,677 s

GT WORLD CHALLENGE (GTWC): SPRINT CUP

2. RENNEN IN BRANDS HATCH (GB)

Länge der Strecke: 3,916 km; **Renndistanz:** 41 Runden = 160,566 km

	Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Distanz/Rückst.
1.	Pro	#40	Drudi/Feller	Tresor Orange 1-Audi R8 GT3	1:00.15,383 h
2.	Pro	#46	Rossi/Martin	WRT-BMW M4 GT3	+3,769 s
3.	Pro	#89	Weerts/Vanthoor	WRT-BMW M4 GT3	+4,659 s
4.	Pro	#159	Goethe/ Kjærgaard	Garage 59-McLaren 720 S GT3	+5,317 s
5.	Pro	#11	Legeret/Haase	Come to you-Audi R8 GT3	+7,692 s
6.	Pro	#88	Boguslavskiy/Marciello	Akkodis ASP-AMG GT3	+8,090 s
7.	Gold	#30	Williams/Krütten	WRT-BMW M4 GT3	+15,108 s
8.	Pro	#14	Lappalainen/Altoe	Emil Frey-Ferrari 296 GT3	+34,583 s
9.	Gold	#21	Hutchinson/Magnus	Come to you-Audi R8 GT3	+37,235 s
10.	Pro	#25	Bastard/Niederhauser	Saintéloc-Audi R8 GT3	+39,030 s

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

letzter Kraft den Sieg ins Ziel. Der im Qualifying zweitplatzierte Ferrari von Costa/Vermeulen verspielte seine Siegchancen beim Stopp, wo das Emil-Frey-Team zehn Sekunden auf die direkten Mitbewerber verlor. Im Ziel belegte der Ferrari daher nur Platz 7. Im zweitplatzierten Audi von Tresor Orange 1, der von Platz 7 ins Rennen gegangen war, hatte Drudi im ersten Stint 14 Sekunden auf Marciello verloren, doch Teamkollege Feller profitierte vom Rückfall des Ferrari und den Überrundungsproblemen von Boguslavskiy.

Den letzten Podestplatz im ersten Sprint-Lauf holten sich die GTWC-Dauer-Champions Dries Vanthoor und Charles Weerts – nein, nicht mit Audi, denn ihr Einsatzteam WRT wechselte über den Winter bekanntlich die Fronten. In Monza hatten Weerts/Vanthoor im BMW M4 GT3 den Endurance-Saisonauftakt der GTWC gewonnen, doch Brands Hatch stellte das Team vor Probleme: Der Reifenverschleiß war hoch, was im zweiten Teil der Stints zu Untersteuern führte.

„Wir haben hier nie zuvor mit dem BMW getestet, daher hatten wir ein schwieriges Wochenende mit einer steilen Lernkurve“, sagte Vanthoor nach dem Rennen. „In der ersten Hälfte der Stints konnten wir ganz ordentlich mithalten, aber dann ging bei uns die Haftung massiv verloren.“ Im Ziel fehlten den Belgiern nur drei Sekunden auf den siegreichen Mercedes, dahinter folgte der große Abriss: Der viertplatzierte Audi von Legeret/Haase (#11) hatte bereits eine halbe Minute Rückstand auf die Sieger. In der letzten Runde erbte das Audi-Duo Rang 4, weil dem Dinamic-Porsche von Christian Engelhart und Adrien de Leener (#54) der Sprit zur Neige ging.

GTWC

„Wir haben das ganze Wochenende sehr hart an den Fahrerwechseln gearbeitet – das hat sich im Rennen bei unseren schnellen Boxenstopps wirklich ausgezahlt.“

WRT-Pilot Valentino Rossi

Das zweite Rennen am Sonntagnachmittag sorgte für etwas mehr Unterhaltung: Die besten Karten hatten die beiden Audi-Teams Saintéloc (#27) und Come to you Racing (#11), die die erste Startreihe belegten, nachdem Christopher Mies im Qualifying Christopher Haase bezwingen konnte. Platz 3 im Zeittraining ging an Rossis WRT-Teamkollege Maxime Martin.

Das Trio dominierte die ersten 25 Minuten, bis kurz vor Öffnung des Boxenstopp-Zeitfensters Audi-Pilot Alberto di Folco mit seinem Abflug eine Safety-Car-Phase heraufbeschwor, die einiges durcheinanderwirbeln sollte: Aufgrund der SC-Phase konnte zum Beispiel der nur von Platz 19 gestartete Timur Boguslavskiy im Akkodis-Mercedes wieder zum Vorderfeld aufrücken. Das Akkodis-Team holte den Russen sofort rein. Der Undercut erwies sich in Brands Hatch als machtvolles Strategie-Tool, denn Marciello konnte den GT3-Daimler bis in die Top 6 nach vorne fahren, als die Topteams die Boxengasse ansteuerten. Ausgerechnet das führende Audi-Team Saintéloc machte jedoch einen raren strategischen Fehler und ließ Startfahrer Mies bis zum letzten möglichen Moment draußen.

Als dessen Teamkollege Grégoire Demoustier 23 Minuten vor Rennende wieder auf die Strecke zurückkehrte, waren die Siegchancen beim Teufel: Auf kalten Reifen verlor er die Führung an Mattia Drudi und büßte in der Folge viele Positionen ein. Im Ziel landetet der Saintéloc-Audi nur auf dem 18. Platz!

Rossi: Starke Vorstellung

Valentino Rossi lag damit zu Beginn des zweiten Stints im WRT-BMW mit der Nummer 46 auf Platz 2 hinter Drudi (#11). Der 44-jährige Italiener blieb in seinem Stint ohne Fehler und verteidigte den zweiten Platz recht souverän – es war der erste Podestplatz für Rossi seit dem Start seiner GT3-Karriere im letzten Jahr: „Ich bin stolz auf mein erstes Podium in der GTWC und freue mich riesig! Wir haben das ganze Wochenende hart an den Fahrerwechseln gearbeitet – das hat sich bei unseren schnellen Boxenstopps ausgezahlt.“

Den Sieg von Drudi/Feller konnte aber auch Rossi nicht mehr gefährden. „Wir hatten mit Platz 2 im ersten Rennen und dem Sieg im zweiten Lauf ein wirklich gutes Rennwochenende“, sagte Ricardo Feller nach der Siegerehrung. „Ich muss vor allem meinem Team Tresor Orange 1 ein großes Kompliment aussprechen. Die Mannschaft hat sich über den Winter auf allen Ebenen verbessert, jetzt ernten wir die Früchte auf der Rennstrecke. Wir hatten sehr gute Boxenstopps, dazu hat das Setup des Autos gepasst. Beim Stopp gehörten wir zur Gruppe der Undercutter, also hat auch die Strategie gestimmt. Ich freue mich für Teamkollege Mattia Drudi, der hier endlich seinen ersten GTWC-Sieg feiern konnte.“

Feller sagte übrigens, dass der Druck des BMW von Rossi bis zum Ende angehalten habe: „Rossi hat nicht nachgelassen, ich musste alles geben, um den Vorsprung bis ins Ziel zu verteidigen. Wir hatten bei Audi wieder ein konstantes Auto. Im ersten Rennen sind bei WRT die Reifen eingegangen, aber sie haben für das zweite Rennen einen guten Schritt nach vorne gemacht.“

Bemerkenswert im zweiten Lauf war auch der vierte Platz von Benjamin Goethe und seinem dänischen Teamkollegen Nicolai Kjærgaard im Garage 59-McLaren 720 S GT3, denen im Ziel nur fünf Sekunden auf den siegreichen Audi fehlten. Der Come to you-Audi von Legeret/Haase folgte auf Rang 5, vor dem Mercedes von Marciello. Der Italiener war wenig begeistert: „Wir kamen nur wegen des SC-Phase so weit nach vorne. Mein Teamkollege Timur wird auch im fünften Jahr nicht wirklich schneller.“

Will sagen: Wenn Timur Boguslavskiy und Raffaele Marciello 2023 wieder einen Meistertitel in der GT World Challenge-Serie gewinnen wollen, dann muss der Russe allmählich beginnen, einen Zahn zuzulegen, etwa analog zu der positiven und bemerkenswerten Entwicklung, die Charles Weerts als Teamkollege von Dries Vanthoor beim WRT-Team hingelegt hat. ■

GTWC

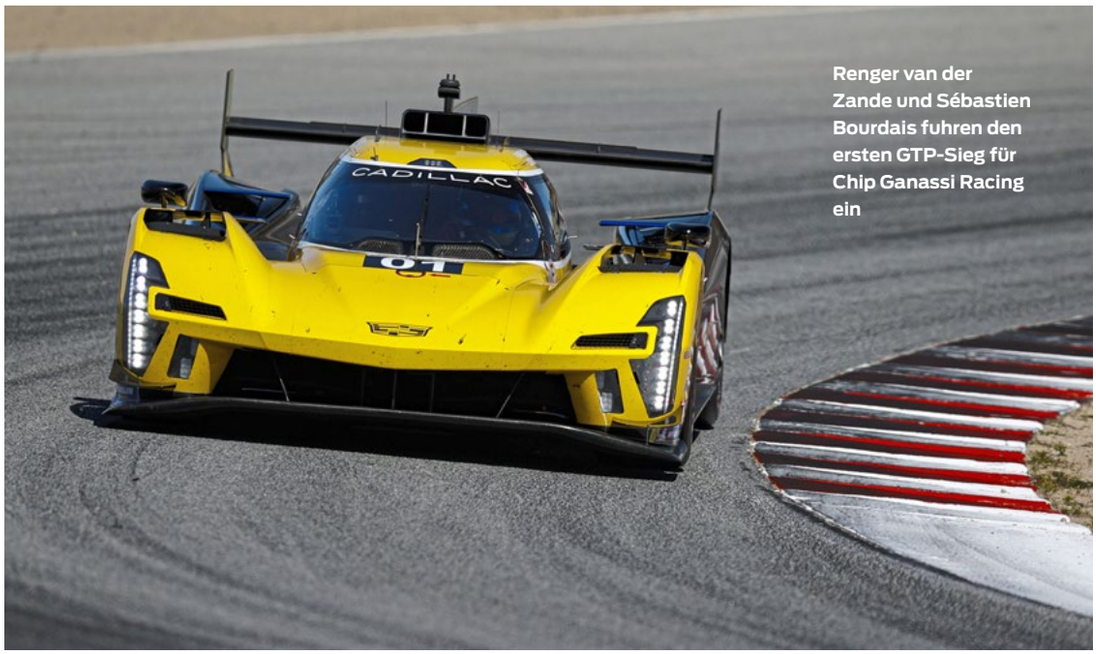
Start zu Lauf 1: AMG-Star Raffaele Marciello fuhr dem Feld auf und davon

GTWC

Das Tresor Orange 1-Team holte mit Drudi und Feller den Sieg in Lauf 2

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Gelbe Genugtuung



Renger van der Zande und Sébastien Bourdais fuhren den ersten GTP-Sieg für Chip Ganassi Racing ein

MOTORSPORT IMAGES

Nach den bitteren Ausfällen in Sebring und Long Beach gelang dem Ganassi-Duo Sébastien Bourdais und Renger van der Zande in Laguna Seca der Befreiungsschlag. In einem in allen Klassen hart umkämpften Rennen war ihr gelber Cadillac am Ende am konstantesten.

Von: **Philipp Körner**

Dass Höhen und Tiefen im Motorsport nahe beieinanderliegen, ist gemeinhin bekannt. Doch dass manchmal nur wenige Tage zwischen einem absoluten Tiefpunkt und dem puren Glücksgefühl liegen, ist eher selten. Diesen emotionalen Spagat erlebten am Sonntag die Sieger des vierten Laufs der neuen GTP-Ära. Erst vor zwei Wochen durchstand das Duo des #01-Cadillac von Chip Ganassi ein schwarzes Wochenende bei der Sportwagen-WM in Spa. Im Zuge eines Gaststarts als Vorbereitung für Le Mans flog Renger van der Zande mächtig in der Raidillon ab. Der Niederländer berichtete vom „größten und brutalsten Crash" seiner Karriere. Das ebenfalls gelbe WEC-Auto wurde dabei stark demoliert und machte die eh schon schwierige Vorbereitung auf den Klassiker noch anstrengender. Renger van der Zande fühlt mit: „Unsere Leute haben bislang so viel Aufwand hineingesteckt. Das geht Tag und Nacht so, sie schlafen kaum."

Frühe Porsche-Sorgen

Dementsprechend überbordend waren die Emotionen, als das knallig gelbe Design in die Victory Lane von Laguna Seca abbog. Doch der Weg dorthin war ebenfalls schwere Arbeit. Am Freitag verunfallte man, in der Qualifikation reichte es in den Händen von Sébastien Bourdais nur für den sechsten Rang. Die Pole ging an das Porsche-Duo Campbell und Nasr (#7). Der Schwester-963 mit Jaminet und Tandy (#6) lag nur knapp dahinter. Der Meyer-Shank-Acura mit der #60 qualifizierte sich auf Rang 3.

Direkt in der Anfahrt zur ersten Kurve ließen beide Porsche kräftige Rauchzeichen aufsteigen. Shank-Fahrer Colin Braun und Pipo Derani im Whelen-Cadillac (#31) zogen so ohne große Gegenwehr vorbei. Insgesamt vier Neutralisierungen sorgten über die Renndauer von zwei Stunden und 40 Minuten für regelmäßige Resets. Wie in den vorherigen Läufen konnten so alle vier GTP-Hersteller zumindest unweit der Spitze mitfahren. Durch die sehr frühen Verbremser fuhren beide Werks-Porsche jedoch sofort ein Handicap mit sich herum. Während die #6 trotz des Nachteils am Ende aussichtsreich lag, erlebte die #7 ein doppeltes Debakel. Erst drückte Campbell nach nicht mal 20 Minuten einen GTD-Aston in die Mauer der Boxengasseneinfahrt und wurde für das unglückliche, aber unnötige Missverständnis bestraft. Eine Stunde später verlor Nasr dann das Auto in einer Restartphase und touchierte die Mauer, was längere Bodywork-Arbeiten nach sich zog.

Im Zuge der letzten Stopps kristallisierte sich erst ein Duell des #31-Cadillac von Action Express und des #01-Ganassi-Caddy heraus. Jedoch konnte Nick Tandy schnell Sims im roten V-Series.R stellen. Vorher hatte der Porsche-Pilot schon Nick Yelloly im #25-BMW geknackt. Wie erwartet taten sich die Bayern auf der Berg-und-Talbahn schwer. Tandy konnte im Verkehr zwar zügig heraneilen, doch Renger van der Zande war zu konstant. Der neue JDC Miller Motorsports Porsche 963 (van der Helm/Rockenfeller) wurde respektabler Siebter.

Das Ergebnis der GTD-Klassen passt zum actionreichen, aber konfusen Verlauf. Bestes GT-Auto war der #91-Kellymoss with Riley Porsche 911 (Metni/van Berlo) auf dem 16. Gesamtrang, der allerdings in der GTD (Pro-Am) gemeldet war. Das beste Profi-Auto lag nur auf Rang 23. GTD-Pro-Sieger Jules Gounon (#79, WeatherTech Racing Mercedes-AMG GT3; Juncadella/Gounon) erklärte dies unter anderem mit einem Wave-by-Missverständnis. ■

IMSA-MEISTERSCHAFT

VIERTER SAISONLAUF IN LAGUNA SECA (KALIFORNIEN)

Länge der Strecke: 3,602 km; **Renndistanz:** 102 Runden = 367,404 Kilometer; **Pole-Position GTP:** Matt Campbell; Porsche-GTP (#7), 1.14,774 min; **Pole-Position GTD-Pro:** Klaus Bachler, Pfaff-Porsche 911 GT3 R (#9), 1.24,529 min; **Pole-Position GTD:** Alec Udell; Kellymoss/Riley-Porsche (#92), 1.24,539 min; **Schnellste Rennrunden: GTP:** Luís Felipe Derani (#31), 1.16,421 min; **GTD-Pro:** Ross Gunn (#23), 1.24,946 min; **GTD:** Julien Andlauer (#92), 1.25,185 min

	Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Distanz/Rückstand
1.	GTP	#01	Bourdais/Van der Zande	Chip Ganassi Racing/Cadillac V-Series.R	2:41.02,933 h
2.	GTP	#6	Jaminet/Tandy	Porsche Penske Motorsports/Porsche 963	+3,882 s
3.	GTP	#31	Derani/Sims	Whelen Engineering/Cadillac V-Series.R	+10,636 s
4.	GTP	#10	Taylor/Albuquerque	Wayne Taylor Racing/Acura ARX-06	+21,041 s
5.	GTP	#24	Eng/Farfus	Team RLL/BMW M Hybrid V8	+22,818 s
6.	GTP	#60	Braun/Blomqvist	Meyer Shank Racing/Acura ARX-06	+23,109 s
7.	GTP	#5	Van der Helm/Rockenfeller	JDC Miller Motorsports/Porsche 963	+23,818 s
8.	LMP2	#11	Thomas/Jensen	TDS Racing/Oreca LMP2	+43,809 s
9.	GTP	#25	De Phillippi/Yelloly	Team RLL/BMW M Hybrid V8	+45,677 s
10.	LMP2	#52	Keating/Chatin	PR1 Mathiasen Motorsports/Oreca LMP2	+48,904 s

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Sportwagen-WM (WEC): ACO hebt das Verbot von Reifen-Heizdecken für Le Mans auf

Warme Reifen für Le Mans

Beim dritten Lauf der Sportwagen-WM stand das Verbot von Reifen-Heizdecken nach vielen Unfällen in der Hypercar-Topklasse und der GTE-Am-Kategorie unter Druck. ACO und FIA haben jetzt zeitnah reagiert und die Nutzung der Reifenwärmer für das Saisonhighlight in Le Mans wieder erlaubt.

Von: **Marcus Schurig**

Nur zwölf Tage nach den Debatten um das Verbot von Reifenheizdecken in Spa haben ACO und FIA reagiert: Letzten Donnerstag kündigten die Regelgeber und Ausrichter in einer Pressemitteilung an, den Einsatz von Reifenwärmern in Le Mans aus Sicherheitsgründen wieder zu erlauben. ACO und FIA erklärten, dass eine Analyse der Unfälle in Spa und der Austausch mit den Reifenherstellern zu dem Entschluss geführt haben: „Mit dieser Entscheidung wollen wir sicherstellen, dass alle Fahrer mit unterschiedlichen Erfahrungsniveaus das Rennen auf sichere Weise bestreiten können“, so das WEC-Statement.

Die Entscheidung gilt nur für das Rennen in Le Mans, bei dem doppelte WM-Punkte vergeben werden. Ausschlaggebend war, dass beim 24h-Rennen die Temperaturen in der Nacht deutlich fallen können, womit sich die Probleme aus Spa wiederholen könnten. Ein GT-Fahrer sagte in Spa: „Bisher kostet das Verbot der Heizdecken nur Geld.“ Gemeint waren die Schäden an den Autos, das „nur“ bezog sich darauf, dass es bisher glücklicherweise nicht zu Personenschäden kam.

PORSCHE

In Le Mans kehren die Reifen-Öfen in die WEC zurück – aber jetzt mit Biosprit!

Mehrere Piloten hatten sich in Spa klar für die Verwendung von Heizdecken ausgesprochen. Polesitter Kamui Kobayashi bezeichnete die Bedingungen in Spa als brandgefährlich, nachdem Toyota-Teamkollege Brendon Hartley im Qualifying sein Auto bei lächerlicher Geschwindigkeit verloren hatte. Das Gleiche passierte im Rennen Ferrari-Hypercar-Pilot Antonio Fuoco. Dazu kam es zu mehreren Unfällen und Drehern in der GTE-Am-Klasse.

Angeblich wollten in Spa mehrere Piloten mit einer Petition an die Öffentlichkeit gehen, dazu gab es ein geheimes Krisen-Meeting zwischen Teams und Reifenhersteller Michelin. Die FIA verpasste in der Folge mehreren Piloten einen Maulkorb – jetzt sprangen die Regelgeber aber über ihren Schatten (siehe Kommentar Seite 3). ■

SPORTWAGEN-NACHRICHTEN

WEC: NEUER SPA-VERTRAG

Die Sportwagen-WM (WEC) startet bis einschließlich 2028 in Spa. Der WM-Ausrichter LMEM hat den Vertrag mit der belgischen Traditions-Rennstrecke um fünf Jahre verlängert. Auch die European Le Mans Series fährt bis 2028 in Spa.

WEC MIT H2-VERBRENNER

Die Spatzen pfeifen es seit September 2022 von den Dächern: Die nächste technische Evolution in der Hypercar-Topklasse wird der Wasserstoff-Verbrennungsmotor. In Le Mans werden dazu im Juni weitreichende Ankündigungen erwartet. Das private Mission-H2-Programm ist dabei nicht der zentrale Punkt, das ist eher eine Wanderbaustelle, deren Konzept zehn Jahre alt ist. Bedeutsamer ist erstens, dass Ligier in Kooperation mit Bosch Engineering einen Prototyp mit einem wasserstoffbetriebenen V6-Verbrenner vorstellen wird. Noch wichtiger ist zweitens, dass der ACO die Einführung einer dritten Hypercar-Topklasse für Fahrzeuge mit Wasserstoff-Verbrenner ankündigen wird. Treibende Kraft dahinter ist Toyota, die nach internen Plänen ab 2026 mit einem H2-Verbrenner an den Start gehen könnten.

CADDY: ZWEI LMDH AB 2024?

GM-Sportchef Mark Stielow und Sportwagen-Projektleiterin Laura Klauser deuteten in Spa an, dass Cadillac im nächsten Jahr eventuell die volle WEC-Saison mit zwei LMDh-Autos bestreiten könnte, wenn es das Budget und die Ressourcen zulassen und der GM-Vorstand seinen Segen erteilen sollte. Beim WM-Lauf in Spa brachte Caddy zwei V-Series.R an den Start, in Le Mans tritt Cadillac dann mit drei Fahrzeugen in der Topklasse an. Chip Ganassi Racing hat kürzlich in der Nähe von Stuttgart einen Team-Ableger unter Leitung des ehemaligen Porsche-Ingenieurs Stephen Mitas gegründet.

SUPER GT: OHNE MICHELIN

Michelin hat überraschend den Ausstieg aus der Japanischen Super GT-Meisterschaft zum Ende der Saison 2023 angekündigt. Der französische Reifengigant rüstet seit 2013 Nissan in der Topklasse GT500 aus. Aktuell führen zwei Nissan-Teams die Meisterschaftswertung an. Mit dem Rückzug von Michelin sind ab 2024 nur noch drei Reifen-

MOTORSPORT IMAGES

marken (Bridgestone, Yokohama und Dunlop) vertreten. Die Michelin-Ankündigung bezieht sich nur auf die Topklasse, was einen Verbleib in der kleineren und zumeist GT3-basierten GT300-Kategorie nahelegen könnte.

PME: GT3-SUPPORT FÜR GM

Pratt & Miller Engineering (PME) erledigt in Zukunft den technischen Support für die Corvette-Kundenteams in der GT3-Klasse. Die Spezialisten aus Hudson (Michigan) sind seit Start des Corvette-GT-Programms im Jahr 1998 Partner von Corvette Racing und waren von Anbeginn an eng in die Entwicklung aller GT-Varianten eingebunden. Die neue Corvette Z06 GT3.R, die in Daytona 2024 debütiert, wurde zwar inhouse bei GM Motorsport entwickelt, doch PME wird den weltweiten Technik-Support übernehmen. Eine Abordnung von Pratt & Miller und GM Motorsport reist nächste Woche an den Nürburgring zum 24h-Rennen. Dort will man Kontakt mit potenziellen GT3-Kundenteams aufnehmen, außerdem sickerte beim IMSA-Lauf in Laguna Seca durch, dass die Amis gerne ab 2025 eine werksunterstützte GT3-Corvette beim 24h-Rennen an den Start bringen wollen.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Einzelkämpfer

Dank herausragender Leistung und wegbröckelnder Konkurrenz fährt Weltmeister Kalle Rovanperä im Toyota seinen ersten Saisonsieg ein und setzt sich in der Tabelle ab.

Von: **Markus Stier**

Da staunt der Ex-Weltmeister nicht schlecht: Wieder ein Wochenende voller Probleme und Pannen, wieder keine Siegchance, und doch findet sich Ott Tänak nach einem turbulenten fünften WM-Lauf auf dem zweiten Tabellenrang wieder. Und doch wäre es falsch, das M-Sport-Team zu einem der Sieger des Wochenendes zu erklären. Auf der einen Seite gelingt es beiden Fahrern, Bestzeiten zu setzen. Pierre-Louis Loubet führt nach der Auftaktprüfung sogar für eine Stunde die Rallye an, bis er am Samstag den Ford in eine Böschung stopft. Es ist die dritte Gesamt-Bestzeit seiner WM-Karriere. Abgeben muss er die Führung an Teamkollege Tänak, der auf der zweiten Prüfung Schnellster ist. Aber schon vor der Mittagspause hat das standardmäßige Pech die Mannschaft von Malcom Wilson wieder eingeholt.

Der Plattfuß auf Prüfung 4 kostet Tänak 54 Sekunden, und damit ist selbst ein Podiumsrang schon nach einer Halbetappe außer Reichweite. Bei Loubet züngeln Flammen aus dem Puma. Immerhin, die zwei Mechaniker, die eigentlich nur nach dem Rechten sehen und Reifen wechseln sollen, können den angebrochenen Auspuff richten. Am ersten Mittag ist nämlich keineswegs ein regulärer Service vorgesehen, sondern nur eine Reifenwechselzone, bei der nur mit kleinem Besteck gearbeitet werden darf.

Während Loubet ergriffen seinen Schraubern dankt: „Die haben sich am Sonntag ein paar freie Biere verdient“, lässt sich Tänak in seinen Frust fallen. „Ich kann die anderen nicht einholen, die ziehen eher davon“, sagt der auf Rang 5 Zurückgefallene am Freitag. Als er am Samstagmittag einmal zehn Sekunden auf Toyota-Schlusslicht Takamoto Katsuta verliert, verkündet er: „Das ist exakt unser Leistungsvermögen dieses Wochenende.“

Glas fast leer?

Tänak ist ein extrem sensibler Lenker. Er wünscht ein möglichst agiles, gut einlenkendes Auto, das gleichzeitig ohne große Unruhe über Stock und Stein gleitet. Der Champion von 2019 ist tendenziell sehr gut darin, ein halbvolles Glas Wasser als nahezu leer zu beschreiben. „Das Fenster, in dem unser Auto funktioniert, ist sehr klein“, erklärt er zu jenem Auto, das außer ihm und Craig Breen die drei Franzosen Adrien Fourmaux, Pierre-Louis Loubet und Sébastien Loeb allesamt als leicht beherrschbar lobten. „Wir haben einige große Schwachpunkte, der zweite Durchgang mit seinen groben Bedingungen taugt unserem Auto nicht,“ fährt Tänak fort.

> Yves Loubet fuhr 1988 in Portugal in einem Lancia Delta auf Rang 3. 2023 führt sein Sohn Pierre-Louis zumindest kurz die Rallye an.

Der Freitag war die raubeinigste Etappe dieser Rallye Portugal. Tänak verlor tatsächlich auf den je 19 Kilometer langen Prüfungen in Gois und Arganil je acht Sekunden, auf WP7 war er plötzlich wieder Drittschnellster, denn die nächsten 18 Kilometer in Mortagua wurden zum ersten Mal

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

ROESELER

Kalle Rovanperä fuhr auf der Strecke und in der Tabelle allen Konkurrenten auf und davon

gefahren. Dort verlor Tänak lediglich 4,6 Sekunden. Der technische Rückstand des Ford lässt sich daraus dennoch nicht sauber errechnen, denn Tänak fuhr sich nicht nur auf der vierten Prüfung einen Reifen platt, er beschädigte auf noch einen weiteren, womit er ohne weitere Reserve den Nachmittag quasi auf Zehenspitzen absolvieren musste. Erst als Tänak am Samstag sein Arbeitsgerät als nahezu untauglich verunglimpft, lässt sich herauslesen, dass man am Freitag in der Abstimmung durchaus Fortschritte erzielt hatte.

Abgesehen von der Psyche des Esten kranken die M-Sport-Autos nach wie vor an Problemen, die selten tödlich sind, aber nervig. So fiel vor den 40000 euphorischen Fans im Rallycross-Stadion von Lousada ausgerechnet auf der winkeligsten Strecke des Tages wegen einer Hydraulikpanne die Handbremse aus.

Ein versagender elektrischer Zusatzantrieb ist nicht unbedingt ein M-Sport-Thema, sondern ein Dauerärgernis, das Zulieferer Compact Dynamics auch nach fast anderthalb Jahren nicht in den Griff bekommt. Ein bisschen lang für Kinderkrankheiten, finden die betroffenen Teams, die zunehmend allergisch auf das Thema reagieren. Der Ende 2024 auslaufende Vertrag ist bisher nicht verlängert (siehe auch Seite 23). Aber ein wenig hausgemacht ist die Misere in diesem Fall schon: Der abendliche Service bei M-Sport verläuft so chaotisch, dass der eigentlich geplante Tausch der Hybrid-Einheit mangels verbleibender Zeit unter den Tisch fällt. „Der Hybrid-Antrieb ist noch nicht wach“, ätzt Tänak am Sonntagmorgen

Mit diversen Resets und Telefonaten gelingt es ihm exakt vor der abschließenden Prüfung, die Batterie wieder zum Mitschieben zu bewegen. Mit nun wieder 530 statt 400 PS fährt Tänak im Finale die zweitschnellste Zeit, auf Sieger Rovanperä fehlen ihm auf den elf Kilometern von Fafe nur sieben Zehntelsekunden. Dank Gesamtrang 4 und den vier Zusatzpunkten der Powerstage nimmt Tänak 16 Punkte mit. Den Sonntag beschließt er mit den Worten: „Ich übergebe an die Ingenieure, das in den nächsten Wochen zu richten. Ich habe meinen Teil geleistet, es ist nun an ihnen.“

Man muss bei Tänak zwischen den Zeilen lesen: Dass er selbst von Wochen spricht, lässt darauf schließen, dass es sich um keine Großbaustelle handelt, für die Teile nachhomologiert werden müssten. Und so gibt sich der WM-Zweite am Ende fast versöhnlich: „In Mexiko haben wir noch gerätselt. Jetzt, nach zwei Schotter-Rallyes, haben wir immerhin eine Vorstellung, wo es hingehen kann.“

Schlechte Aussichten

Die hat man auch bei Hyundai, nur mit eher ernüchternder Perspektive: Nach der Erkenntnis aus Kroatien, dass dem i20 auf Asphalt Grip und Traktion fehlen, müssen die Alzenauer nun feststellen, dass es bei Schotterrallyes kaum anders aussieht. Auch hier ist der Rückstand teilweise ein gefühlter. So mault Esapekka Lappi auf der ersten Samstagsprüfung in die Gegensprechanlage: „Null Grip, wirklich null Grip“, um im Ziel staunend festzustellen, dass er die zweitschnellste Zeit gefahren ist. „Ich dachte, ich verliere 20 Sekunden“, sagt er perplex.

Aber auch wenn alle Top-Akteure zuweilen dazu neigen, schlüpfrige äußere Bedingungen ihrem Auto anzukreiden, ist Lappis Kritik nicht aus der Luft gegriffen. Auf ebenjenen 26,6 Kilometern von Vieira do Minho verliert er auch als Zweiter runde zwölf Sekunden, das ist selbst gegen einen entfesselten Kalle Rovanperä eine ziemliche Klatsche. Der Champion kämpft durchaus auch mit der weichen Sandauflage, nur geht er anders damit um: „Es war wirklich rutschig, schwer, ein Gefühl zu bekommen. Ich wusste, wenn die anderen vorsichtig fahren, kann ich ihnen richtig Zeit abnehmen.“ Abgesehen davon, dass sich der Titelverteidiger im Kopf frisch sortiert hat, hilft ihm ein perfekt arbeitender Toyota. Rovanperä hatte einen sehr zufriedenstellenden Test, kein nervendes Untersteuern hinderte den 22-Jährigen. Und mit bloßem Auge zu erkennen: Der Yaris liegt deutlich ruhiger auf den Schotterpisten als die Konkurrenz.

Thierry Neuville, vor der Rallye noch bestplatzierter Toyota-Jäger, klagt: „Ich traue dem Grip nicht, ich traue dem Heck nicht.“ Es sind bekannte Töne, und auch das Sich-im-Kreis-drehen bei der Abstimmung ist eine eingeübte Choreografie. Um den Mangel an Traktion zu beheben, wäre ein weicheres Setup opportun, aber dann wird das Einlenkverhalten des i20 schwammig. Dreht er das Fahrwerk wieder härter, folgt das Auto willig den Befehlen, springt aber bockig durch die Gegend.

Der fünfmalige Vize-Weltmeister hat sich im Vorjahr tapfer durch eine schwere Saison gekämpft und auch durch ein mühsames erstes Quartal 2023, aber so langsam erlahmt sein Kampfgeist, und das Nervenkostüm ist angekratzt. Statt die Unzulänglichkeiten des Hyundai mit dem Drehen an der Risikoschraube zu bekämpfen, geht er den aussichtslosen Kampf in Portugal klüger an. Auch wenn der dank besserer Startposition am Freitag vor- ▷

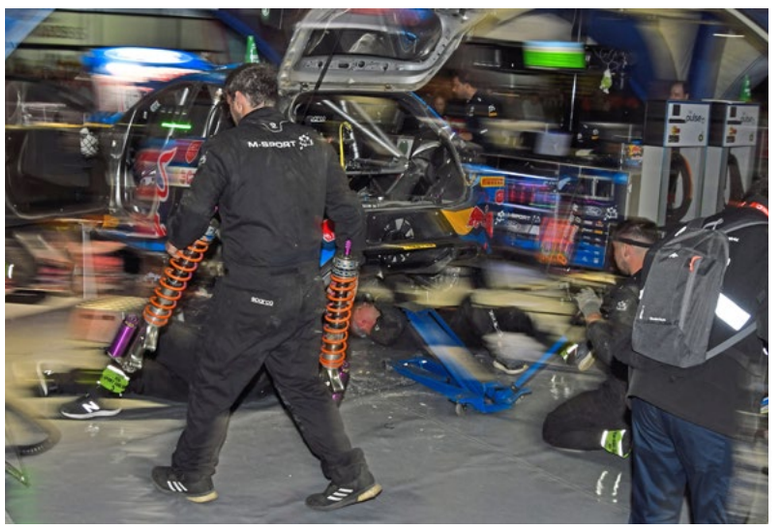
ROESELER

Knoten endlich geplatzt: Jonne Halttunen und Kalle Rovanperä können wieder siegen

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

KUHN

Einschlag mit 12g: Elfyn Evans und Scott Martin blieben unbeschadet



ROESELER

Chaos bei M-Sport: Der geplante Hybrid-Tausch fiel flach – mit Folgen

turnende Teilzeit-Fahrer Dani Sordo ebenso vor ihm liegt wie Vollzeit-Kollege Lappi, packt Neuville nicht die Brechstange aus. Wozu auch? Lappi hat er am Samstagabend um zwei Sekunden hinter sich, Sordo liegt nur elf Sekunden vor ihm. Wenn alle Stricke reißen, wird Teamchef Cyril Abiteboul Sordo rechtzeitig einbremsen.

Aber am Samstagabend kommt Neuvilles Hyundai mit ziemlicher Rauchfahne in den Service. Die Mechaniker tauschen alles Mögliche, auch den Turbolader. Aber irgendwas geht schief. Auf der ersten Sonntagsprüfung kommt Neuville über den dritten Gang nicht mehr hinaus. „Keine Leistung“, sagt er. Der Turbo ist wieder hin. Statt 190 km/h Topspeed ist bei 95 Schluss. Neuville verliert allein auf dieser Prüfung fast anderthalb Minuten und rutscht von Rang 3 hinter Tänak auf Platz 5. „Es ist vorbei“, stöhnt er, es sind noch drei WPs zu absolvieren. Doch der Belgier schleppt sich mit über acht Minuten Rückstand so gerade vor WRC2-Sieger Gus Greensmith ins Ziel, spricht von „menschlichem Versagen“ bei seiner Schrauber-Riege. 22 Punkte wären drin gewesen, mit gerade zehn im Gepäck reist Neuville zum italienischen WM-Lauf, und auf den ebenfalls sandigen und harten Pisten schwant ihm: Auf Sardinien sind die Aussichten keineswegs besser. Die Probleme des Hyundai sind nicht mit ein paar Klicks zu beheben, und die immer noch ungelöste Struktur-Frage über die Zuständigkeiten im Technikbüro lähmt den Betrieb.

Am Ende kann Neuville noch froh sein, überhaupt Punkte mitzunehmen. In der Hektik im Ziel vergisst Beifahrer Martin Wydaeghe, die Bordkarte abzugeben, bevor sein Chauffeur davonrauscht. Im Normalfall ein Ausschlussgrund, lassen die Stewards Gnade walten. Mit 10 000 Euro Strafe kommen die Belgier davon. Begründung für die mildernden Umstände: In Corona-Zeiten wurde auf die Standard-Prozedur lange verzichtet.

Auch der bestens aufgelegte Dani Sordo muss 1000 Euro berappen. Er trägt auf der Zielrampe nicht die vorgeschriebene Kappe von Reifensponsor Pirelli. Ansonsten aber genießt der Spanier ein sonniges Wochenende, den 55. Podiumsrang in einer 20-jährigen WM-Karriere, und er grüßt einen Kumpel weiter oben: „Das hier ist für Craig. Der war den ganzen Tag bei mir“, erinnert er an den kürzlich verstorbenen Craig Breen. Sordo dürfte der Einzige sein, der ein wirklich schönes Wochenende hatte. Der Umstand, dass alle drei Hyundai ungefähr gleich schnell unterwegs waren, lässt laut Lappi den Schluss zu: „Das ist offensichtlich das Leistungsvermögen unseres Autos.“

Noch immer ohne Sieg

Es ist keine gute Nachricht, denn damit ist Hyundai Titelverteidiger Toyota klar unterlegen. Die Koreaner sind die Einzigen, die in dieser Saison immer noch sieglos sind. Neuville gelingt in Portugal keine einzige Bestzeit, Sordo und Lappi kommen zusammen auf fünf – halb so viele wie Sieger Rovanperä, der sich und Toyota in aller Lockerheit auch die Powerstage sichert und so dafür sorgt, dass die Hyundai-Phalanx Toyota keine Punkte abnimmt, sondern in der Marken-Wertung noch drei Zähler einbüßt.

> Schwer zu glauben: Kalle Rovanperä feierte seinen letzten Sieg Anfang Oktober in Neuseeland. Das ist sieben Läufe und sieben Monate her.

Dabei ist der Erz-Gegner schon früh angezählt. Takamoto Katsuta, zum zweiten Mal als dritter Fahrer für Marken-Punkte nominiert, parkt seinen Yaris schon vor der dritten Prüfung mit toter Elektrik. Die Lichtmaschine ist hin.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Ein schwieriges Fahrverhalten bremste Thierry Neuville wie in Kroatien ein. Dazu platzte noch der Turbo

ROESELER

Glück gehabt: Esapekka Lappis Lader kollabierte erst nach der Zieldurchfahrt

ROESELER

Irischer Helm: Sordo grüßte Breen

ROESELER

Von Punkterang 1 auf 4: Evans

ROESELER

Elfyn Evans, nach dem Kroatiensieg als Tabellenführer angereist, weiß, dass er als Erster auf der Piste einen schweren Stand haben wird. Der Waliser hadert mit den Bedingungen und sich selbst, in der schnellen Doppel-Rechts, wo er die Hinterbacken dann einmal richtig zusammenkneift, hätte er es besser gelassen. Der Hinweis, dass die zweite Kurve ein wenig zumacht, fehlt im Aufschrieb. Mit 160 Sachen geht es ins Unterholz, mit zwölffacher Erdbeschleunigung schlägt der Yaris ein. Beifahrer Scott Martin sorgt sich kurz um den einknickenden Käfig. Das Chassis ist hin, beide Insassen bleiben heil. Angekratzt ist nur das Ego. Evans, eben noch Titelkandidat, hat plötzlich 29 Punkte Rückstand auf Teamkollege Rovanperä.

Vor Portugal lagen die besten fünf des ersten Saisondrittels innerhalb von elf Punkten, nun sind es 30. Allein der Abstand zu Tänak beträgt 17 Zähler. Es ist zu früh, um von einer Vorentscheidung zu sprechen, aber es kann gut sein, dass sich mancher am Jahresende noch schmerzhaft an dieses Mai-Wochenende erinnern wird.

Es wäre falsch zu behaupten, Portugal wäre eine Rallye der verpassten Gelegenheiten gewesen. Egal, mit welchen Problemen und Hindernissen am Wegesrand die Titelkandidaten sich herumplagten: Sie hatten in Wahrheit keine Chance gegen diesen Kalle Rovanperä, der nach einem harzigen Saisonbeginn zum Befreiungsschlag ausholte. „Ich hatte auch persönlich keine einfache Zeit“, gesteht er am Ende und widmet den Sieg einem guten Freund, der ihm zur Seite stand. Nach dem Zielstrich sackt er kurz tief schnaufend in sich zusammen. Als der sonst so coole Finne mit geballten Fäusten neben Beifahrer Jonne Halttunen auf dem Dach des Yaris seine Freude hinausbrüllt, wird allen klar, wie viel Druck auf ihm lastete. „Es hat lange gedauert, aber jetzt sind wir wieder da“, sagt er, um dann wieder zum lässig-lustigen Kalle zu werden: „Hallo Mama. Schönen Muttertag.“ ■

RALLYE PORTUGAL (11.–14. MAI)

19 Wertungsprüfungen über 329,06 km

1.	Rovanperä/Halttunen (FIN/FIN)	Toyota Yaris Rally1	3:35.11,7 h
2.	Sordo/Carrera (E/E)	Hyundai i20 Rally1	+54,7 s
3.	Lappi/Ferm (FIN/FIN)	Hyundai i20 Rally1	+1.20,3 min
4.	Tänak/Järveoja (EST/EST)	Ford Puma Rally1	+2.04,1 min
5.	Neuville/Wydaeghe (B/B)	Hyundai i20 Rally1	+8.22,5 min
6.	Greensmith/Andersson (GB/S)	Skoda Fabia Rally2	+9.43,4 min
7.	Solberg/Edmondson (S/GB)	Skoda Fabia Rally2	+9.44,6 min
8.	Mikkelsen/ Eriksen (N/N)	Skoda Fabia Rally2	+10.26,4 min
9.	Rossel/Dunand (F/F)	Citroën C3 Rally2	+11.33,2 min
10.	Suninen/Markkula (FIN/FIN)	Hyundai i20N Rally2	+12.16,3 min

Bestzeiten: Rovanperä 10, Sordo 3, Tänak 2, Lappi 2, Loubet 1, Katsuta 1

WM-STAND FAHRER

1.	Kalle Rovanperä	98 Punkte
2.	Ott Tänak	81
3.	Sébastien Ogier	69
4.	Elfyn Evans	69
5.	Thierry Neuville	68
6.	Esapekka Lappi	49
7.	Daniel Sordo	36
8.	Takamoto Katsuta	20
9.	Craig Breen	19
10.	Gus Greensmith	16

ROESELER

Zwei mal Hyundai, einmal Toyota

WM-STAND MARKEN

1.	Toyota	201 Punkte
2.	Hyundai	169
3.	M-Sport-Ford	134

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Faire Geste: Solberg umarmt Greensmith trotz bitterer Niederlage

HONZA RONEK

Ein Kringel zu viel

Zwei lange Tage hatte Oliver Solberg alle im Griff. Doch eine Strafminute wegen eines Donuts machten den Spitzenreiter wieder zum Jäger. Trotz grandioser Schlussattacke fehlten dem Schweden im Ziel 1,2 Sekunden auf den siegreichen Skoda-Teamkollegen Gus Greensmith.

Von: **Reiner Kuhn**

Als die finale Prüfung beginnt, sitzen Petter Solberg und Charles Greensmith im Toksport-Zelt Seite an Seite vor dem Bildschirm und wünschen dem Sohn des jeweils anderen viel Glück. Nur noch 8,7 Sekunden trennen den seit dem frühen Sonntagmorgen führenden Gus Greensmith von seinem heranstürmenden Teamkollegen Oliver Solberg. Zuvor hatte der 21-jährige Schwede die versammelte Zweitliga-Konkurrenz zwei lange Tage im Griff und lag vor der letzten Samstagsprüfung souverän mit 34,8 Sekunden vor dem fünf Jahre älteren Greensmith. Ex-WRC2-Champion Andreas Mikkelsen (ebenfalls Skoda) fehlten nach Plattfuß schon knapp eineinhalb, Tabellenführer Yohan Rossel (Citroën) mit Technikärger ebenso wie Hyundai-Speerspitze Teemu Suninen fast zwei Minuten auf Solberg.

Der Rest des mit 44 Teams top besetzten WRC2-Feldes war längst aus dem Rennen. Gregoire Munster legte seinen Ford früh aufs Dach (WP 1). Kris Meeke (Hyundai) strandete mit Fahrwerksschaden (WP4) und dessen Hyundai-Markengefährte Georg Linnamäe rollte sich ins Aus (WP 9). Den mit vier Bestzeiten glänzenden M-Sport-Piloten Adrien Fourmaux ließen zwei Reifenschäden (WP 5 und 6) in den Keller der Zeitenlisten abstürzen.

Das Blatt wendete sich zu Ungunsten Solbergs, als die FIA-Stewards ihm zur späten Stunden wegen eines Donuts auf der Rallycross-Piste von Lousada (WP 15) eine Zeitstrafe von einer Minute aufbrummten, womit der verdutzte Teamkollege Greensmith mit 24,6 Sekunden Vorsprung in den Sonntag startete.

Solberg blies wütend zur Attacke und markierte eine Bestzeit nach der anderen. Greensmith will dagegenhalten, eckt einmal leicht an und hat Pech, als sich nach einer harten Landung die Servounterstützung des Fabia RS verabschiedet.

Solberg setzte nach, auch auf der Powerstage ist der Youngster am schnellsten und holte sich die maximalen Extrapunkte – aber für den Sieg reicht es so gerade nicht. Im Ziel fehlen ihm 1,2 Sekunden auf Greensmith. Der nimmt den enttäuschten Teamkollegen in den Arm. „So sehr ich mich über den Sieg freue, tut es mir auch leid für ihn“, so der Brite. „Keine Frage, Regeln sind Regeln. Aber für mich ist es eine unpopuläre Strafe, denn es war in einem kontrollierten und sicheren Bereich ohne Zuschauer“, wirbt der Sieger für mehr Fingerspitzengefühl bei den Offiziellen.

Auch im Toksport-Zelt liegt man sich nach dem dramatischen Finale in den Armen. Nur Ex-Weltmeister Petter Solberg ist nach der Siegerehrung noch sauer: „Es war ein wirklich tolles Wochenende mit viel Spannung. Nur diese Steward-Entscheidung hätte es nicht gebraucht. Für mich ist es eine Schande. Alle wollen Action und Spektakel sehen. Und wenn ein junger Fahrer das liefert, wird er dafür unverhältnismäßig hart bestraft.“ ■

Nur drei WM-Punkte trennen Tabellenführer Rossel (65) von Solberg (64) und Greensmith (62). Besser noch: Alle drei werden beim nächsten WM-Lauf auf Sardinien zum vierten Mal um WM-Zähler kämpfen.

ROESELER

Später Sieger: Greensmith

ROESELER

Weiter Tabellenführer: Rossel

WRC2 / PORTUGAL

1.	Greensmith/Andersson (GB/S) Skoda Fabia RS Rally2	in 3:44.55,1 h
2.	Solberg/Edmondson (S/GB) Skoda Fabia RS Rally2	+ 1,2 s
3.	Mikkelsen/Eriksen (N/N) Skoda Fabia RS Rally2	+ 43,0 s
4.	Rossel/Dunand (F/F) Citroën C3 Rally2	+ 1.49,8 min
5.	Suninen/Markkula (FIN/FIN) Hyundai i20 Rally2	+ 2.32,9 min

WRC2-STAND NACH LAUF 5

1.	Yohan Rossel (F)	65 Punkte
2.	Oliver Solberg (S)	64 Punkte
3.	Gus Greensmith (GB)	62 Punkte
4.	Emil Lindholm (FIN)	44 Punkte

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Die Rallye Portugal bleibt bei Porto

„Natürlich geht es ums Geld“

Die Fahrer klagen: „Zu lange Tage“, „zu weite Wege“ und mitunter „zu harte Prüfungen für die Einheitsreifen“. Doch genau darauf basiert der Erfolg der Rallye Portugal. Auch in den kommenden Jahren wird sich daran nichts ändern.

Von: **Reiner Kuhn**

Was für ein Fest. Knapp 1,5 Millionen Menschen verfolgten an den vier Rallyetagen das Treiben der weltbesten Driftkünstler rund um Porto. Nachdem der traditionsreiche WM-Lauf 2001 im Schlammchaos versunken war und gleichzeitig die Rallye Deutschland in die Topliga gedrängt hatte, flog Portugal aus dem WM-Kalender, und die Organisatoren backten kleinere Brötchen. Man wechselte in den Süden und fand bei Faro eine neue Heimat. 2007 stand Portugal wieder auf dem Tourplan der WM und ging 2015 zurück in den Norden. Doch nicht nur Kultprüfungen wie Arganil und die alljährlich von rund 150 000 Zuschauern gesäumte Prüfung „Fafe“ mit ihrer finalen Sprungkuppe sind Hunderte Kilometer und Stunden auseinander. Der zeremonielle Start steigt am Donnerstagabend knapp zwei Stunden vom Rallyezentrum entfernt in Coimbra.

„Anders ist so ein WM-Lauf gar nicht mehr möglich, denn natürlich geht es ums Geld“, entgegnet Carlos Barbosa, Präsident des portugiesischen Automobilclubs den Kritikern. „An der Algarve hatten wir zwei Orte hinter uns, hier sind es 14, die sich allesamt auch finanziell einbringen, um von der größten Veranstaltung des Landes zu profitieren. Immerhin generierte die Rallye Portugal im Vorjahr einen Umsatz von über 160 Millionen Euro.“

Schon jetzt ist klar: Der Traditionslauf wird auch 2024 und 2025 stattfinden und sich trotz aller Kritik aus den Cockpits nur bedingt ändern. „Das nur 15 Minuten vom Flughafen entfernt liegende Messegelände in Matosinhos wird in den nächsten Monaten renoviert und weiter als Servicepark dienen“, verrät Barbosa und will am aktuellen Gesamtkonzept festhalten. ■

ROESELER

Noch voller als sonst: Die berühmte Kuppe in Fafe

Hersteller drängen auf eine Entscheidung

Weiter mit Hybrid?

Obwohl der Vertrag zwischen FIA und Hybrid-Zulieferer Compact Dynamics in 18 Monaten ausläuft, ist noch immer offen, wie es weitergeht.

Von: **Reiner Kuhn**

Der Rally1-Homologationszyklus umfasste drei Jahre und begann im Jahr 2022. Durch eine anschließende Verlängerung um zwei Jahre wurde daraus ein berechenbarerer Fünfjahreszyklus. Dumm nur, dass der Vertrag von Compact Dynamics zur Lieferung der Hybrid-Einheit dagegen wie ursprünglich geplant Ende 2024 endet.

Obwohl die Zeit drängt, gestalten sich die Verhandlungen über einen Anschlussvertrag schwierig. Die Hersteller klagen nicht nur über die hohen Kosten von knapp zwei Millionen Euro pro Team und Jahr, sondern auch über die Unzuverlässigkeit des von Compact Dynamics in enger Zusammenarbeit mit Kreisel Electric entwickelten Systems und fordern Nachbesserungen oder den Ausstieg. Xavier Mestelan-Pinon, Technischer Direktor der FIA: „Es ist sinnvoll, an der Technologie festzuhalten. Aber wenn wir weitermachen, ist es wichtig, das aktuelle System zu optimieren.“ Genau da liegt laut einem Insider das Problem: „Die eine Firma hat einen Vertrag mit der FIA, müsste ihren Partner für die von den Herstellern geforderten Nachbesserungen bezahlen und damit auf mehreren Seiten nachverhandeln.“ Die Gespräche laufen auf Hochtouren. Verständlich, im Frühsommer und damit eineinhalb Jahre vor dem Vertragsende soll eine Entscheidung her. „Es ist nicht unsere Präferenz, aber wir könnten die Rally1-Autos auch ohne die Hybrid-Einheit einsetzen“, droht FIA-Rallyedirektor Andrew Wheatley dem Zulieferer. ■

ROESELER

Schwierige Kiste: Hybrid-Einheit

KOMMENTAR

KEIN WUNSCHKONZERT

Frühmorgens raus und bis spätabends oder gar nächtens unterwegs, das war im Rallyesport mal die Regel, ist aber durch kürzere WP-Distanzen eher zur Ausnahme geworden, die manchem Werkspiloten sauer aufstößt. Neuerdings klagen auch Fahrer aus der zweiten Reihe über lange Tage und kurze Nächte, eng getaktete Zeitpläne und langgezogene Verbindungsetappen. Keine Frage, in einer idealen Welt würde man die spektakuläre Show auf wenige Stunden und einen überschaubaren Raum komprimieren. Doch wie soll das gehen? Geeignete Rallyestrecken sind längst ebenso schwer zu finden wie kompetentes Personal und jene freiwilligen Helfer, ohne die eine mehrtägige Rallye gar nicht mehr auf die Beine zu stellen ist. Kein Veranstalter will lange Wege und Tage, vor allem, weil die Mitarbeiter noch früher und noch länger im Einsatz sind, um den Teams und Fahrern eine Bühne und den Zuschauern ein spektakuläres Sport-Event zu bieten. Hinzu kommt: Wie soll man im freien Gelände Tausende von Zuschauern auf engstem Raum kontrollieren, einen sicheren Ablauf und gleichzeitig möglichst geringe Belastung von Dritten bieten? Ganz abgesehen von den Aufräumarbeiten und der Beseitigung entstandener Schäden, um auch im Folgejahr willkommen zu sein.

Damit der Rallyesport im Allgemeinen und die noch immer in Massen begeisterten Fans an den Strecken gefeierte WM funktionieren, müssen die Veranstalter die einzelnen Wertungsprüfungen immer weiter entzerren, schon um den öffentlichen Verkehr nicht allzu sehr zu stören. Damit verbunden sind weite Wege und lange Tage. Gerade die gut verdienenden Werksfahrer sollten dafür mehr Verständnis aufbringen und weniger klagen.

Reiner Kuhn
Redakteur

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

FIA Masters Cup I Portugal

„Einfach nur enttäuscht“

Déjà-vu für Armin Kremer. Statt den zweiten Masters-Sieg in Folge zu feiern, strandet der Mecklenburger in Portugal erneut – diesmal wegen abgerissener Rad-Stehbolzen.

In dem mit acht Teilnehmern besetzten Masters Cup für Fahrer über 50 Jahre wollte Armin Kremer nach dem Sieg in Kroatien mit dem zweiten Saisonerfolg nachlegen.

Bestzeiten auf der ersten, dritten und vierten Prüfung standen am ersten Tag zwei Reifenschäden (WP 5 und 8) gegenüber. Mit nur 17 Sekunden Rückstand auf den führenden Markengefährten Alex Villanueva schien aber noch alles drin. Doch nach nur vier Kilometern auf der ersten Samstagsprüfung (WP 9) das Déjà-vu. Erneut ist der Cup-Zweite des Vorjahres in Portugal ohne eigenes Zutun ausgeschieden. „Plötzlich war ein Rad ab“, ärgerte sich der Routinier. „Ich konnte meinen Augen nicht trauen, als ich sah, dass vorn rechts alle Radbolzen abgerissen waren. Keine Ahnung, wie das geht. Vor allem, weil wir zuvor kein Rad gewechselt haben. Ich bin einfach nur enttäuscht und hoffe, dass wir in Sardinien wieder mehr Glück haben.“ ■ RK

ROESELER

Armin Kremer: Erst schnell mit Allrad, dann Stillstand mit Dreirad

AUS DEM SERVICE-PARK

JUGENDTRAUM

Nach dem Miami Grand Prix flog Lance Strolls Fahr-Instruktor Nuno Pinto eiligst nach Porto. Dort wartete auf den 45-Jährigen ein Citroën C3 Rally2 für den heimischen WM-Lauf. Der ehemalige Rennfahrer hielt sich über drei Tage schadlos und beendete sein WM-Debüt auf dem 23. Gesamtrang.

SCHNUPPERKURS

Bei der Endausscheidung zum FIA-Rally-Star-Programm Anfang Mai auf Sardinien setzte sich die Peruanerin Annia Cilloniz als schnellste Dame durch. Kurzentschlossen cancelte die 24-Jährige den Heimflug und besuchte den WM-Lauf in Portugal, bevor rund um die Rallye Italien ein einwöchiges Trainingsprogramm ansteht.

LOKALHELD

Landesmeister Armindo Araujo (Skoda) gewann den diesmal über acht Prüfungen der ersten Etappe ausgefahrenen Lauf zur portugiesischen Meisterschaft vor Miguel Correia (+ 13,9 s) und dessen Citroën-Teamkollegen Bernardo Sousa. Araujo und Correia balgten sich danach weiter, mit dem besseren Ende für Araujo. Der in Porto lebende Fahrer wurde als Gesamt-17. erneut bester Portugiese.

HEIMSIEG

Anders als die nationale Elite gaben die zwölf Rally4-Teams aus dem Peugeot-Rally-Cup Iberia nach der Startrampe unisono ihre Zeitkarten ab und kämpften erst auf den sieben WM-Prüfungen am Samstag um Punkte. Der Portugiese Ricardo Sousa siegte vor den Spaniern Benitez Peres (+ 44,9 s) und Fraga Gabeiras (+ 3,02 min).

MARATHONMÄNNER

Kaum hatten Miko Marczyk (Skoda) und Josh McErlean (Hyundai) die Rallye Portugal beendet, eilten sie zum EM-Lauf nach Polen. Dem nicht genug, stehen der Pole und der Ire auch bei der nur eine Woche später folgenden Rallye Italien auf der Nennliste. Kurios: Aufgrund der Knappheit der verfügbaren Skoda Fabia RS Rally2 bestreitet Marczyk die drei Rallyes in drei verschiedenen Autos von drei verschiedenen Teams. ■ RK

Rallye-EM I Vorschau Polen

Saison-Auftakt für die EM-Junioren

Beim dritten von acht EM-Läufen beginnt auch für den Nachwuchs die Saison. Beim Auftakt balgen 16 EM-Junioren aus elf Nationen um die Punkte. Mittendrin statt nur dabei: die Deutschen Timo Schulz und René Noller sowie die Österreicher Alfred Kramer und Fabian Zeiringer.

Von: **Reiner Kuhn**

Die Rallye-EM boomt weiter. Für Polen haben knapp 100 Teams genannt. 29 der 58 in die Rallye-EM eingeschriebenen Teilnehmer gehen mit einem Rally2-Auto in der Topklasse an den Start, darunter Tabellenführer Haydon Paddon (Hyundai), Titelverteidiger Efren Llarena (Skoda) sowie die Mitfavoriten Mads Östberg, Tom Kristensson (beide Citroën), Pontus Tidemand (Ford) oder WRC2-Pilot und Vorjahressieger Miko Marczyk (Skoda).

Dem nicht genug, wird es in der ERC3 zum direkten Vergleich des Ford Fiesta Rally3 und dem neu homologierten Renault Clio Rally3 kommen.

Eine Klasse drunter brennt die Luft: Im Rahmen der mit 25 Teams voll besetzten ERC4 balgen 16 EM-Junioren um wertvolle Punkte und den direkten Aufstieg in die Junioren-WM.

MARTIN KOWACS

Jeder Kilometer zählt: Opel-Junior Timo Schulz beim Proberitt in Ungarn

Der Preis scheint heiß, sind mit Max McRae, in Australien wohnhafter Neffe von Colin McRae, und dem 27-jährigen Mexikaner Patrice Spitalier gar zwei Fahrer aus Übersee am Start. Als Titelfavorit gilt der schon im Vorjahr in der Junior-EM aktive Italiener Roberto Dapra.

Anders der neue deutsche Opel-Junior Timo Schulz: In den vergangenen Wochen konnte der Saarländer im noch ungewohnten Opel Corsa Rally4 knapp 500 Testkilometer absolvieren. Der 24-Jährige wird aber ebenso wie der Schwabe René Noller (20) und die Österreicher Alfred Kramer (25) und Fabian Zeiringer (26) gut daran tun, beim Kampf um den Klassensieg auf den ultraschnellen Schotterpisten das Limit mit wohldosiertem Gasfuß besser von unten als von oben anzuvisieren. ■

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Alleskönner

50 Ausgaben **MOTORSPORT *aktuell***
frei Haus plus Extra Ihrer Wahl sichern!

FÜR SIE ZUR WAHL

€ 30 TankBON-Gutschein
Ohne Zuzahlung

1 3 4 0

Brüder MANNESMANN Ecoline Werkzeugset

41-teiliges Werkzeugset in nachhaltigem Bambuskoffer

- Umschaltknarre, Schraubgriff
- Verlängerung, Bitadapter
- 10 Steckschlüsseleinsätze
- 20 Bits, verchromt
- 7 Innensechskantschlüssel

Zuzahlung: 1,– €

1 7 6 4

Direkt bestellen und Abo-Vorteile sichern: • **Jeden Mittwoch brandaktuelle News frei Haus** • **Tolles Extra dazu**

motorsport-aktuell.com/angebot

oder telefonisch 0781 639 6651

Bestell-Nr. MSA1PRE (selbst lesen), MSA1PRG (verschenken) – 50 Ausgaben MOTORSPORT *aktuell* für zzt. 145,– € (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. jeweils 2,90 €) – ggf. zzgl. einmalig des jeweiligen Zuzahlungsbetrags für das Extra. Es besteht ein 14-tägiges Widerrufsrecht. Auslandspreise auf Anfage.

Angebot der Abonnenten Service Center GmbH, Hauptstr. 130, 77652 Offenburg in gemeinsamer Verantwortlichkeit mit Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG und Motor Presse Hamburg GmbH & Co. KG Verlagsgesellschaft. Alle Preise in Euro inkl. ges. MwSt. und Versand. Sie haben ein gesetzliches Widerrufsrecht. Die Belehrung können Sie unter shop.motorpresse.de/agb abrufen. Dort finden Sie auch die für den Vertrag geltenden Allgemeinen Geschäftsbedingungen. **Datenschutzinfo:** Kontakt zum Datenschutzbeauftragten: Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel. 0781-6396102. Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO) solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich. Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sollten wir ihre Daten in einen Staat außerhalb der Europäischen Union übermitteln, stellen wir sicher, dass Ihre Daten gemäß Art. 44ff. DSGVO geschützt sind. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde. Details unter: shop.motorpresse.de/datenschutz | Bei großer Nachfrage kann es zu Lieferverzögerungen kommen. Dieses Angebot gilt nur in Deutschland (Auslandskonditionen bitte auf Anfrage) und solange der Vorrat reicht. Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, Leuschnerstr. 1, 70174 Stuttgart, Handelsregister: Stuttgart HRA 9302

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Taktischer Sieger

Die Gewinner in Pau: Coronel hält hier in Lauf 2 den Samstagssieger Borkovic hinter sich

TCR EUROPE

Dusan Borkovic (Hyundai) crashte die große Audi-Party in Pau. Mit einem Sieg und P2 klettert er auf Tabellenrang 3. Tom Coronel (Audi) fuhr taktisch zum Reversed-Sieg und an die Tabellenspitze.

Von: **Michael Bräutigam**

Coronel hatte vom Saisonauftakt in Portimão 40 kg Kompensationsgewichte eingeladen und wollte diese im Hinblick auf die dritte Saisonstation in Spa wieder abbauen. „Dort gibt es lange Geraden, und das Gewicht tut mehr weh als auf anderen Strecken“, sagte der amtierende Vizemeister, der deshalb im Qualifying nur so schnell fuhr, um Platz 10 und damit die Reversed-Pole einzuheimsen.

Weil die Gewichte aber nur anhang der Qualifying-Ergebnisse verteilt werden, gab es in den beiden Rennen volle Attacke. Tragischer Held des Samstags war dabei Viktor Andersson. Der Sohn von STCC-Urgestein Mattias Andersson war im Lynk & Co des Familienteams MA:GP sensationell zur Pole-Position gefahren. „Das ist natürlich die beste Situation, weil man auf Stadtstrecken schwer überholen kann“, sagte der 19-Jährige. „Aber 20 Runden sind eine lange Distanz, wir wissen nichts über unsere Rennpace, den Reifenabbau und so weiter“, spielte er außerdem darauf an, dass das Qualifying die erste trockene Session des Wochenendes nach einem wettertechnisch durchwachsenen Freitag war.

Borkovic vor sieben Audis

All diese Überlegungen hatten sich aus Sicht des Schweden aber schon praktisch mit dem Erlöschen der Startampel erledigt. Beim Losfahren riss eine Antriebswelle ab, und der untröstliche Andersson konnte sein Auto nur noch zur Box steuern.

Dusan Borkovic übernahm so mit dem diesmal einzigen Hyundai im Feld die Spitze und fuhr unangefochten zum Sieg. Nach einem sehr harzigen Saisonauftakt war das für den Target-Piloten die bestmögliche Antwort. „Es war eine lange Zeit ohne Sieg“, rekapitulierte der über zwei Meter große Serbe. Tatsächlich stand er in der TCR Europe zuletzt 2018 ganz oben. Zweiter wurde Rallycross-Umsteiger Kobe Pauwels im besten Comtoyou-Audi vor dem starken Isaac Smith im besseren Volcano-Audi.

> Der tragische Held von Pau heißt Viktor Andersson. Der 19-Jährige holte sich die Pole-Position, doch am Start zum ersten Rennen riss eine Antriebswelle ab.

Anders als geplant war der Samstagslauf übrigens kein Nachtrennen. Weil sich eine andere Serie kurzfristig zurückzog, da deren Motoren nicht mit dem beim Pau-Grand-Prix verwendeten Biosprit harmonierten, rückte der Zeitplan zusammen.

Für den Sonntagslauf drohte Coronels Masterplan beinahe zu kippen. Denn Borkovic kämpfte sich vom achten Startplatz Stück für Stück nach vorne und machte dann sogar noch Druck auf den Holländer. Der blieb jedoch cool und holte sich wie schon in Portugal den Sieg im Reversed Grid – an der Algarve war es freilich nur ein „Klassensieg“ im Rahmen der TCR World Tour.

„Ich habe gute Punkte geholt und Gewicht abgebaut, alles ist glatt gelaufen“, befand der Niederländer, der vor dem Spa-Rennen – wieder im Rahmen der TCR World Tour – die Tabellenführung übernommen hat. Teamkollege und Auftaktsieger John Filippi ist sein erster Verfolger. ■

PAU-VILLE, 1. RENNEN

	Fahrer/Marke	Rd./Rückstand
1.	Borkovic/Hyundai	20 Runden
2.	Pauwels/Audi	+ 3,082 s
3.	Smith/Audi	+ 5,872 s
4.	Davidovski/Audi	+ 8,483 s
5.	Cayrolle/Audi	+ 12,252 s
6.	Coronel/Audi	+ 23,349 s
7.	Filippi/Audi	+ 26,882 s
8.	Brown/Audi	+ 35,729s
9.	Nougaret/Cupra	+ 1.09,665 min
10.	Philippon/Audi	- 1 Runde

PAU-VILLE, 2. RENNEN

	Fahrer/Marke	Rd./Rückstand
1.	Coronel/Audi	22 Runden
2.	Borkovic/Hyundai	+ 0,566 s
3.	Filippi/Audi	+ 5,132 s
4.	Pauwels/Audi	+ 5,673 s
5.	Andersson/Lynk & Co	+ 8,038 s
6.	Brown/Audi	+ 27,398 s
7.	Davidovski/Audi	+ 1.37,261 min
8.	Duthil/Cupra	+ 1.38,145 min
9.	Philippon/Audi	- 1 Runde
–	Lopez/Cupra	DNF

STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Tom Coronel (NL)	141
2.	John Filippi (F)	128
3.	Dusan Borkovic (SRB)	112
4.	Kobe Pauwels (B)	109
5.	Viktor Davidovski (NMK)	83
6.	Isaac Smith (GB)	79
7.	Lewis Brown (GB)	63
8.	Viktor Andersson (S)	62
9.	Rubén Fernández (E)	41
10.	Ben Bargwanna (AUS)	40

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Retro-Jubel: William Byron steuerte die Nr. 24 zum Jubiläumssieg

MOTORSPORT IMAGES

Nr. 24 feiert 100.

William Byron (Chevrolet) hat sich in Darlington seinen dritten Saisonsieg gesichert. Damit fuhr die vor allem wegen Jeff Gordon legendäre Nummer 24 bereits zum 100. Mal in die Victory Lane.

Von: **Michael Bräutigam**

Zu Beginn des Rennens zeigte sich zunächst Dover-Sieger Martin Truex Jr. bestens aufgelegt. Der Gibbs-Toyota-Fahrer führte das durch eine kurze Gelbphase unterbrochene erste Segment an und sicherte sich souverän seinen insgesamt 57.(!) Stage-Sieg. Direkt dahinter lauerte Byron, der passend zum traditionellen Throwback-Thema in Darlington mit einem Spezialdesign herumfuhr. Dieses zitierte Jeff Gordons 1998er-Fahrzeugdesign vom All-Star-Rennen, das wiederum anlässlich des 50-jährigen NASCAR-Jubiläums lanciert wurde.

Auch in der zweiten Stage hielt Byron sich in der Spitzengruppe, der Kampf um den Stage-Sieg wurde aber zwischen Truex und dem noch sieglosen Tabellenführer Ross Chastain (Trackhouse-Chevrolet) ausgetragen. Der „Watermelon Man“ führte, als es in die letzte Runde des Segments ging, dann griff Truex an. Chastain rutschte in die Wand, Truex traf auf den Chevy und drehte sich seinerseits weg. Die dadurch ausgelöste Gelbphase beendete die Stage und bescherte Chastain den Playoff-Punkt.

Larson im Schiebebetrieb

Mit Kyle Larson, der am Samstag schon das Xfinity-Rennen gewinnen konnte, kam noch ein weiterer Top-Pilot in die Verlosung um den Sieg. Der Champion von 2021 lag 18 Umläufe vor dem Ende sogar klar in Führung, nachdem er sich zuvor nach einer Strafe wieder nach vorne kämpfen musste.

Dann aber drehte sich Ryan Newman (RWR-Chevrolet) bei seinem kurzfristigen Cup-Comeback weg, löste eine weitere Caution aus, und so wurde das Feld einmal mehr zusammengeführt.

Als härtester Gegner von Larson kristallisierte sich Chastain heraus. Gleich bei zwei Restarts touchierten sich die beiden Chevrolets, wobei die Kollision sechs Runden vor Schluss für beide in der Mauer endete. Larson war darüber so wenig amüsiert, dass er das quer vor ihm stehende Chastain-Auto noch einige Hundert Meter vor sich herschob.

Byron, der auf P3 liegend in Logenposition auf die Kollision schaute, erbte so die Führung vor Kevin Harvick, der seinerseits wie durch ein Wunder einem Massencrash entkam und mit dem waidwunden SHR-Ford auf P2 lag. Dahinter fuhr Chase Elliott in einem legendären Design seines Vaters Bill Elliott.

Byron behielt die Führung, gewann zum dritten Mal 2023 – und die Nr. 24 steuerte zum 100. Mal in die Victory Lane. ■

NASCAR CUP SERIES

Darlington/South Carolina (USA)
13. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	William Byron (USA)	Chevrolet
2.	Kevin Harvick (USA)	Ford
3.	Chase Elliott (USA)	Chevrolet
4.	Brad Keselowski (USA)	Ford
5.	Bubba Wallace (USA)	Toyota
6.	Harrison Burton (USA)	Ford
7.	Kyle Busch (USA)	Chevrolet
8.	Justin Haley (USA)	Chevrolet
9.	Ryan Blaney (USA)	Ford
10.	Chris Buescher (USA)	Ford

Gesamtwertung
nach 13 von 36 Rennen

1.	Chastain (Chevrolet)	429 Punkte
2.	Bell (Toyota)	402
3.	Harvick (Ford)	400
4.	Hamlin (Toyota)	393
5.	Byron (Chevrolet)	387
6.	Truex Jr. (Toyota)	385
7.	Blaney (Ford)	381
8.	Reddick (Toyota)	371
9.	Keselowski (Ford)	365
10.	Larson (Chevrolet)	363

NASCAR-NEWS

XFINITY SERIES: LARSON IM KNALLER-FINISH VORN

Über weite Strecken war der elfte Saisonlauf der zweiten NASCAR-Liga eine ziemlich lahme Angelegenheit. Im Finish aber fanden die beiden Stage-Sieger John Hunter Nemecheck (Toyota) und Gaststarter Kyle Larson (Chevrolet) zueinander. Nemechek ging als Führender in die letzte Runde, dann aber wagte Larson einen Angriff. Beide Autos touchierten die Mauer, und beim Sprint zum Zielstrich kollidierten die beiden erneut. Dabei bog Nemechek in Richtung der inneren Mauer ab und rutschte auf P5 ins Ziel. Larson feierte den Sieg – seinen ersten in Darlington.

TRUCK SERIES: ECKES DOMINANTER SIEGER

An diesem Auto führte kein Weg vorbei: Der MHR-Chevy von Christian Eckes gewann die erste Stage, führte 82 der 158 Runden an und gewann am Ende auch. Am nächsten kam ihm noch Gaststarter William Byron, der auch die zweite Stage gewann, in der zerfahrenen Schlussphase aber nicht mehr über P4 hinauskam. Eckes hingegen blieb auch cool, als es gleich zwei Overtimes gab – beide Male behielt der nun zweifache Saisonsieger die Führung.

ALL-STAR RACE: ZURÜCK IN WILKES COUNTY

Am Sonntag startet der Cup zum ersten Mal seit 1996 wieder in North Wilkesboro – anders als die ebenfalls anwesende Truck Series aber nicht zu einem Punkterennen, sondern zum alljährlichen All-Star-Rennen. Auch da geht es natürlich nicht nur um die Ehre, sondern vor allem um einen dicken Sieger-Scheck. Dem Gewinner winken eine Million US-Dollar. Einige Piloten nutzen deshalb schon die Rahmenrennen zur Vorbereitung. Beim Late-Model-Rennen am Mittwoch (17. Mai) starten u. a. die Ex-Champions Kevin Harvick, Chase Elliott und Brad Keselowski.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

DTM

Lucas Auer: Fit für den Titel?

Lucas Auer ist amtierender DTM-Vizemeister. Ein Unfall im Rahmen der 24h von Daytona verhagelte ihm den Großteil der Saisonvorbereitung. Ist er trotzdem fit für den Titel?

Von: **Michael Bräutigam**

DTM

Lucas Auer kämpfte 2022 bis zuletzt um den Titel und wurde Vizemeister. Trotz eines Unfalls greift er 2023 wieder an

Eigentlich sah der Unfall im Januar von außen gar nicht so heftig aus. Doch der frontale Einschlag, den Auer im Daytona-Training ausgangs der ersten Kurve hatte, brachte gleich mehrere gebrochene Lendenwirbel hervor.

Nach der ersten OP noch in den USA setzte der Österreicher seine Reha in der Heimat fort. „Es war eine intensive Zeit des Trainings und der Arbeit an meinem Körper. In dieser Zeit habe ich viel über mich und meinen Körper gelernt“, rekapituliert der 28-jährige AMG-Werksfahrer, der beim offiziellen DTM-Test in Spielberg vor Ort war, jedoch nicht am Testbetrieb teilnahm.

Seither hat der Pilot des Winward-Teams aber schon im Auto gesessen. In Hockenheim fuhr er nach kurzer Eingewöhnung schon wieder Top-Zeiten.

„Zuerst habe ich es mit Indoor-Kartfahren probiert, das hat mein Körper gut mitgemacht. Dann bin ich Schaltkart gefahren, das ist schon eine harte Übung für den ganzen Körper. Ich war also vorbereitet“, berichtet der Kufsteiner vom Weg zurück ins Cockpit. Und beim Test selbst? „Alles fühlte sich gut an. Ich war glücklich, wieder im Auto zu sein“, so Auer.

Comeback beim Auftakt

Auers kleiner Nachteil könnte auch noch sein, dass er bislang nicht viel Erfahrung mit den Pirelli-Reifen hat. Mercedes-intern stößt er vor allem in Person von Maro Engel und Luca Stolz auf starke Konkurrenz, die die italienischen Pneus bestens kennen.

Den ersten wirklichen Härtetest für Auer gibt es Ende nächster Woche, denn der DTM-Saisonstart in Oschersleben ist gleichzeitig das Renn-Comeback für den Tiroler. Dann wird sich zeigen, ob die Reha ein voller Erfolg war und es 2023 endlich mit dem Titel klappen kann. ■

TCR China/TCR Japan

Endlich Saisonstart in Asien

Sowohl die TCR China als auch die TCR Japan hatten am Wochenende Saisonauftakt. Die China-Serie platzt aus allen Nähten, in Japan gewann eine Dame doppelt.

Von: **Michael Bräutigam**

TCR CHINA

Podium beim China-Debüt: Jack Young fuhr am Samstag auf Platz 2

Nachdem die chinesische TCR-Serie in den vergangenen Jahren einen eher zweifelhaften Ruf hatte, ist sie 2023 zu einer starken Serie mit sogar internationaler Beteiligung gereift. Unter anderem fanden sich der frühere WTCR-Pilot Jack Young (Honda) sowie der mehrfache TCR-UK-Laufsieger Max Hart (Hyundai) im 33-köpfigen Starterfeld von Shanghai ein.

Beide mussten jedoch feststellen, dass die Trauben auch in der vermeintlich „schwachen“ TCR China ziemlich hoch hängen. Young machte dabei den deutlich besseren Job der beiden Iren. Im Qualifying platzierte er sich auf P3 und damit inmitten der etablierten Topteams.

Im ersten Rennen wurde es sogar noch besser, als er hinter Auftaktsieger Martin Cao (Hyundai) Zweiter wurde. Im zweiten Lauf fiel er aber wegen eines nicht näher benannten technischen Problems aus – ein Schicksal, das Hart in beiden Rennen betraf. Sieger in Lauf 2 wurde derweil David Zhu (Lynk & Co). Young, der diesmal noch im alten Honda Civic antrat. Er wird ab dem zweiten Event in Zhejiang auf das neue Modell umsteigen.

Honda-Doppel in Suzuka

Apropos Honda: Auf der Teststrecke der japanischen Marke fand am Wochenende auch der Auftakt zur TCR Japan statt – und beide Male jubelte eine Honda-Pilotin. Anna Inotsume hielt auf nasser Fahrbahn in beiden Rennen Titelverteidiger „Hirobon“ (Cupra) knapp auf Distanz.

Das Podium komplettierte im ersten Lauf Masanobu Kato (Audi). Im zweiten Durchgang sicherte sich „Mototino“ in einem weiteren Honda P3. ■

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

TCR Australien

Nächstes Doppel

Wie beim Auftakt gingen auf Phillip Island zwei der drei Siege an einen Hyundai-Fahrer – diesmal jedoch an Josh Buchan. Dazwischen durfte Michael Clemente (Cupra) jubeln.

Während beim Auftakt noch Bailey Sweeny den ersten und dritten Lauf für sich entscheiden konnte, war diesmal sein Teamkollege Josh Buchan an der Reihe. Der Elantra-Pilot holte sich zunächst die Pole, dann den Sieg in Lauf 1, hielt sich im Reversed Grid von Lauf 2 zurück (P10) und gewann abschließend erneut.

Den zweiten Lauf gewann dagegen Michael Clemente, der für den Event auf Phillip Island vom alten Audi zum aktuellen Cupra gewechselt war. In der Tabelle führt weiterhin Sweeny, der trotz Zuladung dreimal in die Top 5 fuhr. Buchan klettert vom achten auf den vierten Tabellenrang. Dazwischen liegen mit einem Punkt Abstand die Peugeot von Jordan Cox und Aaron Cameron. ■ MBR

Zwei Siege und ein großer Sprung in der Tabelle: Josh Buchan

STCC

Start erst im August

Die STCC wird in diesem Jahr zur rein elektrischen Rennserie. Der Saisonstart verschiebt sich jedoch wegen Lieferproblemen.

Ganz ursprünglich sollte die skandinavische Tourenwagenserie schon im Juni mit einer Art Show-Event in Helsingborg starten. Das wurde bereits vor geraumer Zeit auf Ende August verschoben. Aber auch der neue Auftakt-Termin in Falkenberg (8./9. Juli) war nun anscheinend nicht mehr haltbar.

Der Saisonstart soll nun am ersten August-Wochenende in Skellefteå sein. Falkenberg wird aller Voraussicht nach zwischen die Events in Knutstorp und dem Finale in Mantorp geschoben. Damit würde die komplette Saison im August und September ausgetragen.

Grund für die Verschiebung sind Probleme bei der Teilebeschaffung, anscheinend hapert es an einigen speziellen Komponenten, die für die neuen, rein elektrischen Tourenwagen benötigt werden. ■ MBR

Der elektrische Neustart der STCC verschiebt sich um vier Wochen

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Herr übers Chaos

Das MotoGP-Rennen beim tausendsten Grand Prix der Geschichte war von Stürzen und Dramen geprägt. Doch Marco Bezzecchi entfloh alldem nach vorn und feierte seinen zweiten Sieg in dieser Saison.

Von: **Imre Paulovits**

Es war gruselig. Maverick Viñales hatte Francesco Bagnaia in Turn 11 innen überholt, der Weltmeister wollte beim Umlegen in Turn 12 gleich kontern, doch sie bogen auf die gleiche Linie ein und kollidierten. Dabei ging der Weltmeister zu Boden, der Aprilia-Pilot kippte Sekundenbruchteile später im Kiesbett um. Eine halbe Runde danach rutschte Luca Marini ausgangs Turn 4 das Vorderrad weg. Er konnte den Rutscher abfangen, und sein hinter ihm lauernder Teamkollege Marco Bezzecchi konnte ihm ausweichen. Álex Márquez, dem die Sicht verdeckt war, knallte voll gegen Marini, und beide gingen zu Boden. Es grenzte an ein Wunder, dass alle nachfolgenden Fahrer ausweichen konnten. Das MotoGP-Rennen beim 1000. Grand Prix seit Beginn der Weltmeisterschaft hatte es in sich – und noch vier weitere MotoGP-Piloten sollten Bodenkontakt haben. „Die Strecke hat recht wenig Grip, dazu einige harte Bremsmanöver, da können Stürze fast nicht ausbleiben“, analysierte Jack Miller, der selbst zu den Opfern zählte.

Verrückte Saison

Die Dramen und Wendungen in diesem Rennen passen aber einfach in diese WM-Saison, wo nach den ersten fünf Runden niemand in der Lage war, mehr als 94 der bislang 185 möglichen Punkte einzusammeln. „Pecco ist eigentlich überlegen, aber fast jeder hat das Potenzial, aufs Podest zu fahren“, analysierte Ducati-Ersatz-Werkspilot Danilo Petrucchi. „Da alles unheimlich eng ist und er in Scharmützeln hineingezogen wurde, ist die WM-Tabelle so eng zusammengerückt.“

> „Wir wissen um unsere Schwächen, und die müssen wir beheben. Aber wir haben hier gesehen, dass wir so weit nicht weg sind.“
>
> Marc Márquez

Der Weltmeister kann seine Überlegenheit bei der Leistungsdichte der MotoGP auch nur ausspielen, wenn jedes kleinste Detail stimmt. Auch in Le Mans kam der Ducati-Werksfahrer erst am Schluss des Qualifyings auf Tempo. Die Session war bereits abgewunken, und der erstaunliche Marc Márquez, der seit seinem Daumenbruch beim WM-Auftakt in Portimão nicht mehr Motorrad fahren und auch nicht richtig trainieren konnte, lag vorn. Erst in seiner letzten Runde sicherte sich Bagnaia die Pole-Position. Dann kam sein Rhythmus auch im Sprintrennen nicht so wirklich, und er musste sich Jorge Martín und Brad Binder geschlagen geben.

Dass diese Sprintrennen für die Abstimmung für das Sonntagsrennen die meisten Informationen bringen, ist mittlerweile allen klar, besonders bei der Reifenwahl sind sie ausgesprochen hilfreich. Dies wiederum bringt das Feld am Sonntag noch einmal enger zusammen – was für spannende Aktionen, aber eben auch für Dramen sorgt. Allen wurde klar, dass der weiche Hinterreifen in Le Mans die Distanz überstehen wird, und jeder wählte ihn. Für vorn waren alle drei Mischungen vertreten, je nach Vorlieben der Fahrer beim Bremsen und Einlenken – und für eine halbwegs brauchbare Taktik gegen das Aufheizen des Vorderreifens im Pulk.

Schließlich konnte sich Marco Bezzecchi nach all den Havarien ungehindert vorn absetzen und einen klaren Sieg feiern. Bagnaia, Viñales, Marini und auch Brad

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Souverän: Nachdem Marco Bezzecchi erst einmal die Führung übernommen hatte, zog er vorne weg

VR46

MOTOGP

Drama: Bagnaia bereits am Boden, Viñales kippt kurze Zeit später um

VR46

Sieger zum 1000.: Marco Bezzecchi

MOTOGP

Bravourös: Bis zu seinem Sturz kämpfte Marc Márquez (#93) gegen Jorge Martin um den zweiten Platz

Binder hätten sicherlich die Pace gehabt, um mit ihm mitzuhalten, doch die ersten drei stürzten, Letzterer wurde gleich in der ersten Runde von Álex Márquez so weit nach außen gedrängt, dass er bis auf P20 zurückfiel. Selbst der für seine Aufholjagden bekannte KTM-Werksfahrer kann bei dem heutigen Verhalten des Vorderreifens aus so einer Situation keinen Podestplatz herausholen.

Druck des Heimrennens

Über dieses Problem kann Fabio Quartararo erst recht ein Lied singen. Der Ex-Weltmeister versuchte vor seinem Heimpublikum, wirklich das Letzte aus der Yamaha zu quetschen. Für mehr als den 13. Startplatz reichte es aber nicht, und im Sprintrennen stürzte er an achter Stelle. „Ich bin ständig am Limit und darüber“, lechzte er. „Das kann einfach nicht lange gut gehen.“ Dass er am Sonntag Siebter wurde, machte ihn auch nicht sonderlich glücklich. „Man darf nicht vergessen, dass sechs Mann vor mir gestürzt sind, da sieht das Ergebnis schon ganz anders aus“, blieb er Realist. Er hatte aber noch ein Problem: „Ich lasse mich vor den Rennen immer gegen Armpump massieren, hatte diesmal einen anderen Physiotherapeuten und im Rennen Probleme mit dem rechten Unterarm.“ Da war die Leistung von Marc Márquez umso bemerkenswerter, der bis zu seinem Sturz zwei Runden vor Schluss noch um P2 gegen Jorge Martín kämpfte, bevor er stürzte. „Mir ist das lieber, als dass ich auf dem zehnten Platz daherfahre“, war der Honda-Werksfahrer hinterher richtig aufgekratzt. „Wir wissen um unsere Schwächen, und die müssen wir beheben, aber wir sehen, dass wir so weit nicht weg sind.“

Die WM macht jetzt vier Wochen Pause, die Teams müssen sich dann aber auf drei aufeinanderfolgende Wochenenden in Mugello, auf dem Sachsenring und in Assen vorbereiten, wo noch mehr Überraschungen vorprogrammiert sind. Die tausend Grands Prix alte Weltmeisterschaft hat nichts an Spannung verloren. ■

DREI FRAGEN AN MARCO BEZZECCHI

WIE WAR IHR ERSTER MOTOGP-SIEG IM TROCKENEN GERADE BEIM 1000. GP?

Ganz ehrlich hätte ich nie geglaubt, dass ich ein solches Rennen haben würde. Ich hatte mich aber schon am Samstag wohl auf dem Motorrad gefühlt und wusste, dass ich mit einem guten Start gut dabei sein würde, wenn ich auch nicht mit einem Sieg gerechnet hätte. Ich hatte dann aber gemerkt, dass ich schneller fahren kann als die Leute vor mir, es ist mir gelungen, sie zu überholen, vorn eine gute Pace zu fahren und zu entfliehen.

WIE HABEN SIE DEN UNFALL IHRES TEAMKOLLEGEN LUCA MARINI ERLEBT?

Ich wollte ihn in der Schikane überholen, aber er hat sehr spät gebremst und mir die Tür zugemacht. Dann hat er rechts die Curbs stark angeschnitten, und ich wusste, dass er hinausgetragen wird. Dann ist ihm das Vorderrad weggerutscht, und er ist fast gestürzt, ich konnte ihm ausweichen und ihn überholen. Was dann passiert ist, habe ich nicht gesehen, aber eine Runde später sah ich, dass er und Álex Márquez gestürzt sind.

WAREN SIE MIT IHRER STRAFE EINVERSTANDEN?

Ja. Ich wollte Márquez dort eigentlich nicht überholen, aber ich habe einen Fehler gemacht und etwas zu spät gebremst. Um Marc nicht von hinten zu rammen, musste ich nach innen gehen, und ich habe ihn dabei nach außen gedrängt. Da habe ich schon mit der Strafe gerechnet.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Rookie stiehlt Show

Wenn sich Jack Miller und Brad Binder auch vehement in Szene setzten, war es schließlich GasGas-Rookie Augusto Fernández, der das beste KTM-Ergebnis einfuhr. Auch Jonas Folger konnte wieder punkten.

Von: **Imre Paulovits**

TECH3

Gewaltig: Augusto Fernández (#37) konnte Aleix Espargaró hinter sich halten

Dass die Form der KTM in Jerez keine Eintagsfliege war, bewiesen Jack Miller und Brad Binder umgehend. Der Australier war im ersten Training gleich Schnellster, Binder Drittschnellster. Miller blieb auch am Freitagnachmittag Schnellster, Binder war als Siebter auch gleich in der Q2. Dann setzte GasGas-Rookie Augusto Fernández dem Ganzen die Krone auf, als er als Zweitschnellster in Q1 und Q2 einzog und Fabio Quartararo auf den 13. Startplatz verwies. Zwar legte sich Fernández im Sprintrennen hin, war da aber bereits auf dem achten Platz! Dies war jedoch noch lange nicht das Ende der Fahnenstange. Der Spanier blieb im Sonntagsrennen cool, und schließlich wurde er als Vierter abgewunken. Dabei schaffte er das Kunststück, den Aprilia-Haudegen Aleix Espargaró in der letzten Runde zurück zu überholen. „Ich hatte auf den weichen Vorderreifen gesetzt, der war aber an den Flanken völlig am Ende. Ich konnte aber in der Mitte noch ordentlich bremsen. Ich musste meine Linien anpassen, und so ist dieses Überholmanöver aufgegangen“, grinste der 25-jährige Spanier. Auch Jonas Folger konnte weitere drei Punkte sammeln.

Jack Miller führte das Rennen am Sonntag zunächst an, fiel aber um etliche Plätze zurück. „Ich hatte auf der linken Seite kein besonders gutes Gefühl und wollte meine Reifen für den Schluss schonen“, verriet er. „Dann habe ich wieder angegriffen und holte auf Espargaró und Fernández auf. Doch dann bin ich wie Marini zu sehr auf den Curb gefahren, und da ist mir das Vorderrad weggerutscht.“ Brad Binder wurde gleich in der ersten Runde hinausgedrängt und musste sich vom 20. Platz nach vorne kämpfen: „Das ging aber nur in Etappen, denn immer wieder heizte sich der Vorderreifen auf. Dann habe ich etwas Abstand gelassen, bis er wieder abgekühlt war, und schnell den nächsten Angriff gesetzt.“ ■

GASTKOMMENTAR

ICH WAR JETZT SEIT fünfeinhalb Jahren nicht mehr im MotoGP-Paddock, aber was ich nun in Le Mans beim Tausender-Jubiläum erlebt habe, war unglaublich. Ich bin so glücklich, dass die Entwicklung von damals, als ich noch aktiv dabei war, weitergetragen wurde. Es ist aber auch komplizierter geworden mit den ganzen Aufs und Abs und den Kontroversen um die Regeländerungen. Aber wenn man dann ein MotoGP-Rennen sieht, mit all seinem Unterhaltungswert, dem Können und dem Mut der Fahrer, dann ist man trotzdem nur noch begeistert. Ich habe das Rennen auch das erste Mal seit 25 Jahren vom Streckenrand und nicht vom Kommentatoren-Zimmer aus verfolgt. Wir vergessen im Fernsehen, wie schnell und gefährlich sie in der Realität sind, und wie viel Können die Fahrer hierfür brauchen. Auf dem Bildschirm erlebt man nicht die wirkliche Geschwindigkeit, aber da draußen, da wird einem erst richtig klar, wie gut die Besten der Welt wirklich sind.

Nick Harris, Ex-MotoGP- und Formel-1-Kommentator

AUS DEM FAHRERLAGER

FAHREN MIT DEN HELDEN

Am Mittwoch vor dem Grand Prix führten die beiden französischen MotoGP-Helden Fabio Quartararo und Johann Zarco mit ihren Werksrennern eine Prozession von Motorradfahrern aus der Stadt Le Mans an den Circuit Bugatti und eine Runde um die berühmte Strecke herum. Tausende von Motorradfahrern waren gekommen, um an dieser gigantischen Prozession zum tausendsten Grand Prix teilzunehmen.

SCHIERE MASSEN

Man begegnete den Motorradfahrern auch sonst überall auf dem Weg und um die Strecke herum. An den Tankstellen standen riesige Schlangen, die Motorradparkplätze und die Campingplätze platzten aus allen Nähten, und das Heulen der Motoren hörte die ganze Nacht nicht auf. Der Grand Prix war bis auf den letzten Platz ausverkauft. Und was 116 692 zahlende Zuschauer in der Praxis für die Anlage bedeuten, konnten die Berichterstatter schon am frühen Morgen erleben, als sich überall gewaltige Staus bildeten, durch die man sich kämpfen musste. Am Sonntag hatten viele Zuschauer bereits um sieben Uhr morgens ihre Lieblingsplätze eingenommen. Auch wegen der vielen verkauften Fahrerlagerkarten konnte man sich dort kaum bewegen. Zwar wurden die 278 805 verkauften Tickets für das Wochenende auch als Rekord gepriesen. Dies gilt aber nur für die Neuzeit. 1964 kamen am Rennsonntag fast 450 000 zur Solitude, und zum DDR-GP auf dem Sachsenring waren es auch regelmäßig über 200 000.

VR46

Legende winkt Sieger ab: Agostini mit der Zielflagge für Landsmann Bezzecchi

AGO ALLGEGENWÄRTIG

Beim tausendsten Grand Prix gab es eine Sonderausstellung für den erfolgreichsten Fahrer der Geschichte. Giacomo Agostinis MV Agustas und Yamahas waren in einer Sonderausstellung genauso gegenwärtig wie die Cagivas von John Kocinski, denen er als Teamchef zu Siegen verhalf. Der 15-fache Weltmeister war bei vielen Teams und bei der Zuschauer-Show am Samstagabend zu Gast und durfte auch das MotoGP-Rennen am Sonntag abwinken.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

MOTOGP-ERGEBNISSE

Le Mans (F) – 14. Mai 2023 5. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 112,995 km über 27 Runden à 4,185 km. 21 Fahrer gestartet, 13 gewertet.
Wetter/Piste: trocken, Luft 20 Grad, Asphalt 39 Grad. Schnitt des Siegers: 162,8 km/h.

RENNERGEBNIS

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Topspeed	Schnellste Rde.	Reifen v./h.	Punkte
1.	Marco Bezzecchi (I)	Ducati D16 GP22	27	41.37,970 min	322,7 km/h	1.31,855 min	S/S	25
2.	Jorge Martín (E)	Ducati D16 GP23	27	+4,256 sec	323,7 km/h	1.32,065 min	S/S	20
3.	Johann Zarco (F)	Ducati D16 GP23	27	+4,795 sec	323,7 km/h	1.31,946 min	S/S	16
4.	Augusto Fernández (E)	KTM RC16	27	+6,281 sec	319,6 km/h	1.32,169 min	S/S	13
5.	Aleix Espargaró (E)	Aprilia RS-GP	27	+6,726 sec	321,6 km/h	1.32,042 min	H/S	11
6.	Brad Binder (ZA)	KTM RC16	27	+13,638 sec	325,8 km/h	1.32,048 min	H/S	10
7.	Fabio Quartararo (F)	Yamaha YZR-M1	27	+15,023 sec	319,6 km/h	1.32,337 min	S/S	9
8.	Fabio Di Giannantonio (I)	Ducati D16 GP22	27	+15,826 sec	318,5 km/h	1.32,475 min	S/S	8
9.	Takaaki Nakagami (J)	Honda RC 213 V	27	+16,370 sec	315,5 km/h	1.32,404 min	M/S	7
10.	Franco Morbidelli (I)	Yamaha YZR-M1	27	+17,828 sec	318,5 km/h	1,38,575 min	S/S	6
11.	Danilo Petrucci (I)	Ducati D16 GP23	27	+29,735 sec	315,5 km/h	1.32,823 min	M/S	5
12.	Lorenzo Savadori (I)	Aprilia RS-GP	27	+36,135 sec	311,6 km/h	1.32,767 min	H/S	4
13.	Jonas Folger (D)	KTM RC16	27	+49,808 sec	311,6 km/h	1.33,576 min	S/S	3
	Nicht gewertet							
	Marc Márquez (E)	Honda RC 213 V	25	+2 Runden	318,5 km/h	1.31,906 min	H/S	-
	Jack Miller (AUS)	KTM RC16	24	+3 Runden	317,5 km/h	1.32,350 min	S/S	-
	Álex Rins (E)	Honda RC 213 V	14	+13 Runden	318,5 km/h	1.32,380 min	M/S	-
	Joan Mir (E)	Honda RC 213 V	12	+15 Runden	313,5 km/h	1.32,353 min	M/S	-
	Luca Marini (I)	Ducati D16 GP22	5	+22 Runden	321,6 km/h	1.32,393 min	S/S	-
	Álex Márquez (E)	Ducati D16 GP22	5	+22 Runden	322,7 km/h	1.32,461 min	S/S	-
	Francesco Bagnaia (I)	Ducati D16 GP23	5	+22 Runden	320,6 km/h	1.32,388 min	S/S	-
	Maverick Viñales (E)	Aprilia RS-GP	5	+22 Runden	322,7 km/h	1.32,387 min	H/S	-

QUALIFYING

	Fahrer	Zeit
1.	Bagnaia	1.30,705 min
2.	Miller	1.30,763 min
3.	Marini	1.30,842 min
4.	Miller	1.30,984 min
5.	Martín	1.31,023 min
6.	Viñales	1.31,120 min
7.	Bezzecchi	1.31,173 min
8.	A. Márquez	1.31,275 min
9.	Zarco	1.31,298 min
10.	Binder	1.31,445 min
11.	A. Espargaró	1.31,523 min
12.	A. Fernández	1.31,596 min
13.	Quartararo	1.31,366 min
14.	Nakagami	1.31,545 min
15.	Di Giannantonio	1.31,718 min
16.	Mir	1.31,810 min
17.	Morbidelli	1.31,886 min
18.	Rins	1.31,959 min
19.	Petrucci	1.32,092 min
20.	Savadori	1.32,410 min
21.	Folger	1.33,605 min

SPRINTRENNEN

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Martín	19.59,037 min
2.	Binder	+1,840 sec
3.	Bagnaia	+2,632 sec
4.	Marini	+3,418 sec
5.	M. Márquez	+3,541 sec
6.	Zarco	+4,483 sec
7.	Bezzecchi	+5,224 sec
8.	A. Espargaró	+6,359 sec
9.	Viñales	+8,336 sec
10.	Nakagami	+9,439 sec
11.	Rins	+12,388 sec
12.	Di Giannantonio	+14,125 sec
13.	Morbidelli	+15,121 sec
14.	Mir	+15,383 sec
15.	A. Márquez	+15,591 sec
16.	Petrucci	+19,415 sec
17.	Savadori	+26,992 sec
	Nicht gewertet	
	Quartararo	+4 Runden
	Folger	+5 Runden
	A. Fernández	+8 Runden
	Miller	+12 Runden

Schnellste Runde: Bezzecchi, 1.31,343 min

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Bagnaia	94
2.	Bezzecchi	93
3.	Binder	81
4.	Martín	80
5.	Zarco	66
6.	Marini	54
7.	Viñales	49
8.	Miller	49
9.	Quartararo	49
20.	Folger	7
26.	Bradl	2

WM-STAND MARKEN

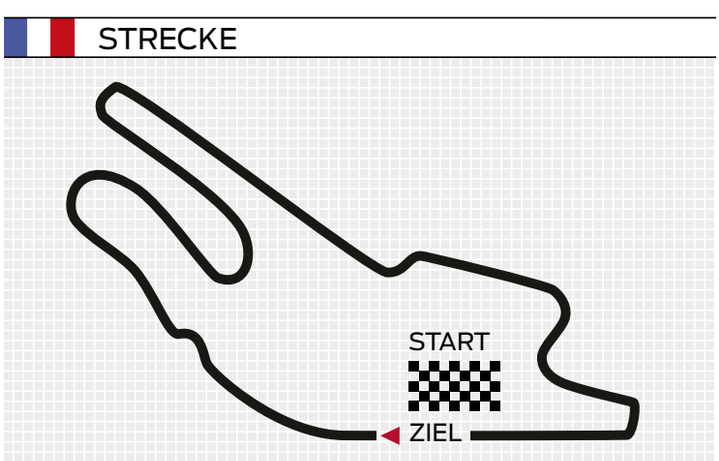
	Marke	Punkte
1.	Ducati	174
2.	KTM	103
3.	Aprilia	80
4.	Honda	73
5.	Yamaha	58

WM-STAND TEAMS

	Team	Punkte
1.	Mooney VR46 Racing Team	147
2.	Pramac Racing	146
3.	Red Bull KTM Factory Racing	130
4.	Ducati Lenovo Team	104
5.	Aprilia Racing	91
6.	Monster Energy Yamaha MotoGP	89
7.	LCR Honda	68
8.	Gresini Racing MotoGP	66
9.	GasGas Factory Racing Tech3	37
10.	Cryptodata RNF MotoGP Team	28

CIRCUIT BUGATTI LE MANS (F) 4,185 KM

Rundenrekord: **1.31,778, Francesco Bagnaia (Ducati), 2022**
Quali-Rekord: **1.30,450, Francesco Bagnaia (Ducati), 2022**
Topspeed-Rekord: **325,8 km/h , Brad Binder (KTM), 2023**



„Es ist verrückt, dass ich die WM noch immer anführe. Das habe ich aber den Sprintrennen zu verdanken, wo ich gut gepunktet habe."

Francesco Bagnaia

Drei Ducati-Kundenfahrer auf dem Podest des 1000. Grand Prix

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Tony Arbolino nach Sturz von Aco

Tony Arbolino: Nach dem Sieg in Le Mans 25 Punkte Vorsprung in der WM-Tabelle

MOTOGP

Tony Arbolino legte eine Pace hin, die Pedro Acosta in einen Sturz trieb. Lukas Tulovic zeigte sich in Le Mans in Spitzenform und verpasste die Top 10 nur knapp.

Von: **Imre Paulovits**

Sam Lowes stand plötzlich wieder im Rampenlicht. Aber nicht wie nach seinem überlegenen Sieg in Jerez. Zwar hatte der 32-jährige Brite auch in Le Mans die Pole-Position herausgefahren, doch dann legte er sich gleich zu Beginn der zweiten Runde hin. Weil aber in der gleichen Runde Manuel Gonzáles, Arón Canet und Albert Arenas kollidierten und ins Kiesbett flogen, wo nun mächtig Havarie herrschte, wurde das Rennen abgebrochen. Während die Bikes von Gonzáles, Canet und Arenas hoffnungslos verbogen waren,

MotoGP

Zumindest ein Gespräch gehabt

Es kam am Freitag zu einem ersten Gespräch zwischen den MotoGP-Piloten und den FIM-Stewards. Wenn auch nicht unbedingt Einigkeit herrschte, wurde vielleicht doch ein Schritt in die richtige Richtung gemacht.

Von: **Imre Paulovits**

Im Vorfeld zum Gespräch, um das die MotoGP-Piloten nach inkonsequenten Entscheidungen des Steward Panels bei den ersten Grands Prix gebeten hatten, spielte sich bereits das nächste unrühmliche Kapitel ab. Das FIM Berufungsgericht musste dem Honda-Protest gegen die Long-Lap-Penalty von Marc Márquez stattgeben, da die Stewards den Wortlaut nachträglich geändert hatten. Inzwischen wurde die Regel dahingehend geändert, dass, wenn ein Fahrer verletzungsbedingt nicht an dem Rennen teilnehmen kann, für den die Strafe ausgesprochen wurde, er diese später nicht nachholen muss, da das Auslassen des Rennens eine größere Strafe ist.

Was genau hinter verschlossenen Türen gesprochen wurde, mussten die Fahrer für sich behalten, doch sie gaben zu, dass es zu Beginn einige Differenzen gab, bei denen man sich zumindest nähergekommen sei. Francesco Bagnaia hob hervor, dass es hauptsächlich darum gehe, konsequent zu sein. Dass es in Zukunft für Berührungen generell Strafen geben soll, wollen die Fahrer nicht hinnehmen. Ein erfahrener Journalisten-Kollege meinte, dass die Prozessionen, die in der MotoGP so entstünden, man dann gleich am besten mit Cruisern fahren sollte. Es wurden in Le Mans diesbezüglich auch keine Strafen vergeben. Auch die Regel, dass beim Verlassen der Strecke in einer Schikane der Fahrer in dem betroffenen Sektor dann eine Sekunde langsamer fahren müsste als seine durchschnittliche Sektorenzeit – und diese für Brad Binder eine Long-Lap-Penalty bedeutete –, sorgt nun nur für Kopfschütteln.

Weltmeister Francesco Bagnaia: Die Regeln müssen konsequent sein

DUCATI

Ja, es muss alles für die Sicherheit der Fahrer getan werden. Aber damit, wie dilettantisch es zuletzt gehandhabt wurde, sorgt man nur dafür, dass der Sport zur Farce wird und die Zuschauer verprellt werden. ■

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

sta weit enteilt

wurde an der Kalex von Lowes bis zum Restart emsig geschraubt. Aber ihm fehlten drei Sekunden, um es bis zum Ende der Boxengasse zu schaffen, bevor diese geschlossen wurde. Lowes durfte dem Feld für die Aufwärmrunde hinterherfahren und vom letzten Startplatz aus starten. Immerhin konnte er sich so einen Punkt erkämpfen, angesichts dessen, dass er dabei das Tempo der Spitze hatte, war dieser nur ein kleiner Trost.

An der Spitze legte derweil Lowes' Teamkollege Tony Arbolino ein irres Tempo vor, dem nur Pedro Acosta und mit etwas Respektabstand Alonso López folgen konnte. Dann passierte das Unvorstellbare: Acosta stürzte. Arbolino brachte den Sieg nach Hause, wenn zum Schluss auch Filip Salac noch gewaltig aufholte. „Ich war zunächst etwas nervös, weil sich in der Pause in der Box alle nur um das Motorrad von Sam kümmerten. Aber dann lief mein Bike perfekt, und ich bin unheimlich froh über diesen Sieg", freute sich Arbolino.

Lukas Tulovic hatte nach seinem Test in Jerez, bei dem er viel an sich und der Kalex arbeiten konnte, ein unheimlich starkes Wochenende und wurde Elfter. „Jerez war bereits ein Riesenschritt zu Austin, und hier war es noch einmal ein größerer zu Jerez", freute sich der Intact-Pilot. „Es ist uns genau das gelungen, was wir vorhatten, nämlich gleich besser ins Wochenende zu starten und sich für die Q2 zu qualifizieren. So konnte ich im Rennen sehr viel von Top-Fahrern wie Ai Ogura und Fermin Aldeguer lernen. Ich bin sehr zufrieden mit der Pace, die ich fahren konnte, und nun ist es nicht mehr weit bis zu den Top 10. In einigen flüssigen Passagen war ich sogar schneller als die Top-Leute vor mir, und ich konnte auch meine Reifen gut einteilen, deshalb freue ich mich schon auf Mugello, das mir noch mehr entgegenkommen sollte." ■

NACHRICHTEN

MOTOGP

Weil Enea Bastianini mit seinem gebrochenen Schulterblatt nach seinem Versuch in Jerez auch in Le Mans nicht fahren konnte, durfte Danilo Petrucci die zweite Werks-Ducati pilotieren. Der aktuelle Barni-Superbike-WM-Pilot genoss die GP23 und wurde im Rennen Elfter. „Es war nicht leicht, sich wieder an die MotoGP-Ducati zu gewöhnen, zumal sich seit 2020 sehr viel getan hat. Aber es ist unglaublich, wie die Techniker seither unsere damaligen Schwachpunkte gelöst haben und wie, sie die Linien hält."

MOTOGP

Mittlerweile reden auch die Honda-Teammitglieder offen vom Kalex-Rahmen. In Le Mans fuhren Marc Márquez und Joan Mir eine. „Sie fühlt sich beim Einlenken etwas besser an, ich will jetzt konsequent mit ihr weiterarbeiten", meinte Márquez. Die LCR-Piloten hoffen, dass die Deutschen genügend Rahmen bauen können, dass auch sie in Mugello welche bekommen.

STRASSENSPORT

Bei der zweiten Runde zur Asia Road Racing Championship in Sepang feierte Markus Reiterberger zwei überlegene Siege. Im ersten Rennen gewann er acht Sekunden vor seinem Teamkollegen Azlan Shah, im zweiten vier Sekunden vor Honda-Werkspilot Haruki Noguchi. In der Meisterschaft führt Noguchi mit 83 Punkten vor Reiterberger (73) und Shah (72).

ROADRACING

Bei den North West 200 gewann Glenn Irwin auf Ducati beide Superbike-Rennen, Alastair Seeley auf BMW beide Superstock-Rennen. Richard Cooper gewann beide Supertwin-Rennen auf Kawasaki. Der mittlerweile 59-jährige Jeremy McWilliams wurde Zweiter. Davey Todd gewann das Supersport-Rennen auf Honda.

MOTO2-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Le Mans (F) – 14. Mai 2023 5. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 59,590 km über 14 Runden à 4,185 km. 26 Fahrer gestartet, 23 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft: 17 Grad, Asphalt: 31 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1.	Tony Arbolino (I)	Kalex	14	22.34,233 min	1.36,166 min	25
2.	Filip Salac (CZ)	Kalex	14	+0,620 sec	1.36,133 min	20
3.	Alonso López (E)	Boscoscuro	14	+1,537 sec	1.36,376 min	16
4.	Celestino Vietti (I)	Kalex	14	+2,193 sec	1.36,268 min	13
5.	Jake Dixon (GB)	Kalex	14	+3,041 sec	1.36,262 min	11
6.	Somkiat Chantra (T)	Kalex	14	+4,175 sec	1.36,329 min	10
7.	Barry Baltus (B)	Kalex	14	+8,853 sec	1.36,743 min	9
8.	Fermín Aldeguer (E)	Boscoscuro	14	+9,437 sec	1.36,684 min	8
9.	Ai Ogura (J)	Kalex	14	+10,696 sec	1.36,933 min	7
10.	Sergio García (E)	Kalex	14	+10,817 sec	1.36,600 min	6
11.	Lukas Tulovic (D)	Kalex	14	+11,588 sec	1.36,862 min	5
12.	Joe Roberts (USA)	Kalex	14	+12,128 sec	1.36,858 min	4
13.	Jeremy Alcoba (E)	Kalex	14	+12,337 sec	1.36,968 min	3
14.	Dennis Foggia (I)	Kalex	14	+13,061 sec	1.36,966 min	2
15.	Sam Lowes (GB)	Kalex	14	+13,695 sec	1.36,464 min	1
16.	Sean Dylan Kelly (USA)	Kalex	14	+14,633 sec	1.37,134 min	–
17.	Marcos Ramírez (E)	Forward	14	+18,244 sec	1.37,445 min	–
18.	Bo Bendsneyder (NL)	Kalex	14	+19,880 sec	1.37,309 min	–
19.	Senna Agius (AUS)	Kalex	14	+22,615 sec	1.37,603 min	–
20.	Zonta van den Goorbergh (NL)	Kalex	14	+22,684 sec	1.37,479 min	–
21.	Lorenzo Dalla Porta (I)	Kalex	14	+25,265 sec	1.37,608 min	–
22.	Izan Guevara (E)	Kalex	14	+25,347 sec	1.37,649 min	–
23.	Borja Gómez (E)	Kalex	14	+30,208 sec	1.37,912 min	–
	Nicht gewertet					
	Alex Escrig (E)	Forward	6	+8 Runden	1.38,563 min	–
	Pedro Acosta (E)	Kalex	4	+10 Runden	1.36,068 min	–
	Rory Skinner (GB)	Kalex	4	+10 Runden	1.37,832 min	–
	Nicht gestartet					
	Manuel González (E)	Kalex	–	–	–	–
	Albert Arenas (E)	Kalex	–	–	–	–
	Arón Canet (E)	Kalex	–	–	–	–

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Arbolino	99
2.	Acosta	74
3.	López	61
4.	Salac	60
5.	Canet	52
6.	Dixon	47
7.	Lowes	44
8.	Chantra	39
9.	Vietti	28
10.	Aldeguer	28
20.	Tulovic	6

WM-STAND KONSTRUKTEURE

	Hersteller	Punkte
1.	Kalex	125
2.	Boscoscuro	65

WM-STAND TEAMS

	Team	Punkte
1.	Elf Marc VDS Racing Team	143
2.	Red Bull KTM Ajo	101
3.	Speed Up Racing	89
4.	Gresini Racing Moto2	82
11.	Liqui Moly Husqvarna IntactGP	16

QUALIFYING

	Fahrer	Zeit
1.	Lowes	1.35,791 min
2.	López	1.36,036 min
3.	Arbolino	1.36,053 min
4.	Salac	1.36,135 min
5.	Acosta	1.36,169 min
6.	Vietti	1.36,178 min
7.	Chantra	1.36,180 min
8.	Dixon	1.36,225 min
9.	González	1.36,354 min
10.	Baltus	1.36,437 min
11.	Aldeguer	1.36,474 min
12.	Arenas	1.36,537 min
13.	Canet	1.36,686 min
14.	Bendsneyder	1.36,726 min
15.	Tulovic	1.36,794 min
16.	Ogura	1.36,998 min
17.	Roberts	1.37,005 min
18.	García	1.37,060 min
19.	Dylan Kelly	1.36,726 min
20.	Alcoba	1.36,836 min
21.	Ramírez	1.36,959 min
22.	Van den Goorbergh	1.36,966 min
23.	Foggia	1.37,123 min
24.	Agius	1.37,134 min
25.	Dalla Porta	1.37,426 min
26.	Skinner	1.37,642 min
27.	Gómez	1.37,827 min
28.	Guevara	1.37,879 min

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Moto3

Daniel Holgado lässt Tech3

Freuden beim Jubiläumsrennen: Sieger Holgado ist klarer WM-Leader

MOTOGP

Der Rohdiamant wird immer feiner geschliffen. WM-Leader Daniel Holgado gewann sein zweites Rennen in dieser Saison, und das ausgerechnet beim Heim-GP seines Teams.

Von: **Dian Sulistiyowati**

So fröhlich hat man IRTA-Präsident Hervé Poncharal selten erlebt. Der umtriebige Franzose, der sein Tech3-Team seit einer gefühlten Ewigkeit leitet und der bereits WM-Titel und MotoGP-Siege mit seinen Fahrern gefeiert hat, strahlte wie ein Kind zu Weihnachten. Denn was ihm hier beim Auftakt zum großen Feiertag in Le Mans geglückt war, darauf hat der einstige Rennfahrer bereits seine ganze Karriere gewartet: einem Heimsieg, und der war bislang noch keinem sei-

MotoGP Rookies Cup

Piqueras eine Klasse für sich

Ángel Piqueras gewann auch in Le Mans beide Rennen und hat sich ein gewaltiges Punktepolster aufgebaut. In Frankreich konnten zudem beide Österreicher Punkte erringen.

Es ist erstaunlich, wie aus dem riesigen Pool in Spanien immer neue Supertalente auftauchen. Nach Pedro Acosta 2020 macht sich nun Ángel Piqueras ran, sich im hart umkämpften Cup vorn abzusetzen. Dabei ist es nicht einmal der schiere Speed des 16-Jährigen, sondern seine taktische Abgebrühtheit. Im ersten Rennen sah es bereits so aus, als könnten der 15-jährige Finne Rico Salmela seinen ersten Cup-Sieg feiern, doch zwei Kurven vor Schluss schlug Piqueras wieder zu und holte seinen vierten Sieg in diesem Jahr. Im zweiten Rennen folgte Sieg Nummer 5 in sechs Rennen. Weil Salmela stürzte und auch Álvaro Carpe das Ziel nicht sah, hat Piqueras nun mehr als doppelt so viele Punkte wie seine beiden Verfolger.

Für die beiden Österreicher Jakob Rosenthaler und Leo Rammerstorfer war die anspruchsvolle Strecke von Le Mans Neuland, trotzdem gab es schließlich ein Happyend mit Punkten. „Nach dem Erfolg in der JuniorGP am letzten Wochenende war ich natürlich extramotiviert“, blickt Rosenthaler zurück. „Dann hat es mich in FP gleich durch einen blöden Fehler geschmissen. Da war es dann schwierig, ein Gefühl aufzubauen. Im zweiten Training, als ich alleine gefahren bin, ist mir dies aber gelungen. Im Qualifying ging es dann richtig gut, aber in den letzten Runden hatte es gelbe Flaggen und ich wurde nur 20. Im ersten Rennen konnte ich lange nicht überholen, so haben wir für das zweite einiges am Motorrad geändert. Zwar hat mein Motor zunächst im sechsten Gang ausgesetzt, das hatte sich aber wieder gegeben, und ich konnte bis zum zwölften Platz vorfahren.“ Leo Rammerstorfer freute sich im zweiten Rennen über seine ersten Punkte. „Ich habe mich von Session zu Session steigern können. Ich habe aber in den Rennen noch zu viele Fehler gemacht, das muss ich noch besser in den Griff bekommen. Dass ich zum Schluss aber zwei Punkte holen konnte, das motiviert mich, weiter zu arbeiten.“ ■ IP

CUP-STAND

	Fahrer	Punkte
1.	Ángel Piqueras (E)	145
2.	Álvaro Carpe(E)	69
3.	Rico Salmela (FIN) (E)	69
20.	Jakob Rosenthaler (A)	8
24.	Leo Rammerstorfer (A)	2

GOLD&GOOSE

Dominator Ángel Piqueras (#18)

GOLD&GOOSE

Jakob Rosenthaler: Schwer, aber Punkte

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

daheim jubeln

ner Fahrer gelungen. Daniel Holgado, der seinem Teamchef dieses Glück nun beschert hatte, freute sich genauso. „Das Team hat mir das ganze Wochenende ein perfektes Bike hingestellt, ich musste nur an mir selbst arbeiten, und das ist mir gelungen. Als ich gemerkt hatte, welch gute Pace ich habe, hat mich das zusätzlich motiviert.“ Der Moto3-Junior-Weltmeister von 2021 fühlt sich sichtlich wohl. Er wollte schon 2022 bei den Franzosen fahren, KTM entschied sich aber, ihn bei Aki Ajo unterzubringen. Doch dort wollte die Chemie mit dem wortkargen Spanier nie so recht stimmen. Nun hat er genau das Umfeld gefunden, das ihn zu Großtaten antreibt.

Zunächst hatte sich ein gewaltiger Pulk gebildet, wo Holgado zwar die meiste Zeit das Tempo vorgab, aber auch Pole-Sitter Ayumu Sasaki, Diego Moreira, Iván Ortolá und Jaume Masiá wollten sich nicht abschütteln lassen.. Dann stürzte Moreira zu Rennmitte, und der Pulk wurde etwas lichter. Es wurde immer klarer, dass WM-Leader Holgado die meisten Reserven hat. Ayumu Sasaki war denn auch nicht traurig über den zweiten Platz: „Zum Anfang der Saison habe ich zu viele Fehler gemacht, weil ich jedes Rennen gewinnen wollte“, gestand der Japaner aus Peter Öttls Team. „Ich musste einsehen, dass das nicht geht und ich die Punkte mitnehmen muss. Nach dem vierten Platz in Jerez ist mir nun der zweite Platz gelungen. Ich denke, ich hatte ziemlich die gleiche Pace wie Dani, aber er wollte diesen Sieg um jeden Preis. Ich habe versucht, ihn fünf Runden vor Schluss zu überholen, er hat aber gleich hart gekontert und ich musste einsehen, dass heute nicht der Tag ist, an dem ich das Rennen gewinnen kann.“ Jaume Masiá konnte gegen die KTM nichts ausrichten. „Ich hoffe, dass beim nächsten Mal mit Mugello die Strecke kommt, die der Honda entgegenkommt“, so der Leopard-Pilot. ■

Moto3

Viel Freude

Nicht nur der Podestplatz von Ayumu Sasaki, auch die guten Platzierungen von Xavier Artigas, Joel Kelso und Collin Veijer sorgten bei den deutschen Teams für Freude.

Wenn Collin Veijer im Qualifying auch einen gewaltigen Highsider mit schmerzhafter Landung hatte, biss der 18-jährige Holländer im Rennen auf die Zähne und holte sich den 15. Platz. „Mit diesem Punkt bin sehr zufrieden. Nach dem Highsider habe ich es in den ersten Runden des Rennens ruhig angehen lassen, aber ich habe meinen Rhythmus und mein Selbstvertrauen gefunden.“ Bei PrüstelGP konnte sich Rückkehrer Joel Kelso neben Xavier Artigas wieder in Szene setzen und wurde Elfter. Artigas kämpfte zunächst im Führungspulk, musste aber beim Sturz von Moreira abreißen lassen. „„Ich bin zufrieden mit meinem Rhythmus, es ist nur schade, dass wir am Ende nicht um die Podiumsplätze kämpfen konnten.“ „Mein Bein ist zu 80 Prozent wieder fit, dennoch hatte ich ab Rennmitte zu kämpfen. Ich hoffe in drei Wochen wieder 100 Prozent fit zu sein“, meinte Kelso. ■ IP

WOBSER

Podiumsfreuden für Ayumu Sasaki

MOTO3-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Le Mans(F) – 14. Mai 2023 5. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 59,590 km über 14 Runden à 4,185 km. 26 Fahrer gestartet, 23 gewertet.
Wetter/Piste: trocken, Luft: 17 Grad, Asphalt: 31 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Punkte
1.	Daniel Holgado (E)	KTM	20	34.07,176 min	1.41,632 min	25
2.	Ayumu Sasaki (J)	Husqvarna	20	+0,150 sec	1.41,476 min	20
3.	Jaume Masiá (E)	Honda	20	+0,946 sec	1.41,605 min	16
4.	Iván Ortolá (E)	KTM	20	+1,113 sec	1.41,533 min	13
5.	Ryusei Yamanaka (J)	GasGas	20	+2,409 sec	1.41,789 min	11
6.	Deniz Öncü (TR)	KTM	20	+2,521 sec	1.41,666 min	10
7.	Xavier Artigas (E)	CFMoto	20	+3,280 sec	1.41,915 min	9
8.	David Alonso (COL)	GasGas	20	+9,372 sec	1.41,957 min	8
9.	José Antonio Rueda (E)	KTM	20	+11,930 sec	1.42,081 min	7
10.	Stefano Nepa (I)	KTM	20	+14,318 sec	1.42,421 min	6
11.	Joel Kelso (AUS)	CFMoto	20	+14,438 sec	1.42,305 min	5
12.	Kaito Toba (J)	Honda	20	+14,606 sec	1.42,510 min	4
13.	Tatsuki Suzuki (J)	Honda	20	+15,077 sec	1.42,448 min	3
14.	David Salvador (E)	KTM	20	+16,937 sec	1.42,241 min	2
15.	Collin Veijer (NL)	Husqvarna	20	+16,969 sec	1.42,339 min	1
16.	Riccardo Rossi (I)	Honda	20	+19,059 sec	1.42,457 min	–
17.	Matteo Bertelle (I)	Honda	20	+19,113 sec	1.42,458 min	–
18.	Filippo Farioli (I)	KTM	20	+19,410 sec	1.42,369 min	–
19.	Romano Fenati (I)	Honda	20	+19,665 sec	1.42,345 min	–
20.	Ana Carrasco (E)	KTM	20	+30,369 sec	1.42,898 min	–
21.	Mario Aji (RI)	Honda	20	+30,541 sec	1.42,837 min	–
22.	Joshua Whatley (GB)	Honda	20	+30,794 sec	1.43,010 min	–
	Nicht gewertet					
	Taiyo Furusato (J)	Honda	19	+1 Runde	1.42,464 min	–
	Diogo Moreira (BR)	KTM	9	+11 Runden	1.42,090 min	–
	Scott Ogden (GB)	Honda	8	+12 Runden	1.42,694 min	–
	Andrea Migno (I)	KTM	6	+14 Runden	1.42,248 min	–
	Syarifuddin Azman (MAL)	KTM	2	+18 Runden	1.42,789 min	–

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Holgado	84
2.	Ortolá	63
3.	Masiá	63
4.	Moreira	55
5.	Artigas	50
6.	Sasaki	43
7.	Suzuki	38
8.	Alonso	38
9.	Rueda	37
10.	Öncü	33

WM-STAND MARKEN

	Marke	Punkte
1.	KTM	120
2.	Honda	88
3.	CFMoto	50
4.	Husqvarna	46
5.	GasGas	46

WM-STAND TEAMS

	Team	Punkte
1.	Leopard Racing	101
2.	Team MTA	89
3.	Red Bull KTM Tech3	86
4.	Red Bull KTM Ajo	70
5.	GasGas Aspar Team	63
6.	CFMoto PrüstelGP	62
8.	Liqui Moly Husqvarna Intact GP	51

STARTAUFSTELLUNG

	Fahrer	Zeit
1.	Sasaki	1.41,630 min
2.	Moreira	1.41,939 min
3.	Holgado	1.41,958 min
4.	Öncü	1.42,101 min
5.	Migno	1.42,128 min
6.	Ortolá	1.42,332 min
7.	Masiá	1.42,369 min
8.	Artigas	1.42,619 min
9.	Fenati	1.42,667 min
10.	Azman	1.42,685 min
11.	Rueda	1.42,685 min
12.	Salvador	1.42,735 min
13.	Nepa	1.42,789 min
14.	Yamanaka	1.42,878 min
15.	Furusato	1.43,007 min
16.	Kelso	1.43,135 min
17.	Farioli	1.43,435 min
18.	Aji	1.43,443 min
19.	Veijer	1.43,816 min
20.	Ogden	1.43,879 min
21.	Bertelle	1.43,966 min
22.	Rossi	1.43,997 min
23.	Toba	1.44,031 min
24.	Suzuki	1.44,061 min
25.	Alonso	1.44,181 min
26.	Whatley	1.44,410 min
27.	Carrasco	1.44,478 min

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Vollgas oder nichts. In der IDM Superbike werden mittlerweile extrem niedrige Rundenzeiten erreicht

EISELE

Tag der Befreiung

Ein Sieg von BMW durch Rückkehrer Ilya Mikhalchik, die Erlösung von Honda durch Florian Alt und das Desaster von Kawasaki – zum Saisonauftakt auf dem Sachsenring überschlugen sich in der IDM Superbike die Ereignisse.

Von: **Anke Wieczorek**

Zehn Jahre ist der letzte Honda-Sieg bei den Superbikes her, erinnert sich HRP-Teamchef Jens Holzhauer vage. Damals konnte der Österreicher Michael Ranseder auf dem Schleizer Dreieck gewinnen. Und nun also sein neuer Fahrer Florian Alt, ein baumlanger Hüne aus Nordrhein-Westfalen, 26 Jahre alt. Nach Alt haben sich die Hersteller im Transferkarussell die Finger geleckt. Er ist ein akribischer Arbeiter, ein nüchterner Realist und dazu verdammt schnell. Mit ihm kann man Meister werden. Und Alt will nichts anderes. Bei Wilbers-BMW hat es in den letzten Jahren nicht geklappt. Also nun der Wechsel zu Honda, wo ein Titelgewinn für Alt noch viel mehr wert wäre als auf BMW. Der überproportional erfolgreiche Hersteller hat in den letzten zehn Jahren sieben Titel in der IDM Superbike geholt. Zwei gingen an Yamaha und einer an Ducati.

Alts Steilflug auf dem Sachsenring begann im Qualifying. Mit einer Fabelzeit von 1:23,175 min war er war schneller als der Ex-MotoGP-Fahrer Jonas Folger im Superbike-Rennen vor drei Jahren auf der Strecke, und ihm fehlten weniger als zwei Sekunden zu den hier gefahrenen MotoGP-Zeiten. „Ich hätte selbst nicht gedacht, dass wir so schnell sind“, staunte Alt nicht schlecht.

0,626 Sekunden trennten den CBR 1000 RR-R-Fahrer von Hannes Soomer (Enos Motorsport) aus Estland, der ebenfalls Honda fährt. Vor zwölf Jahren begann seine Karriere im deutschen ADAC Junior Cup. Zuletzt ist die „Baltic Bullet“ jahrelang in der Supersport-WM gefahren. Der dreifache Meister Ilya Mikhalchik (BCC-alpha-Van-Zon-BMW) wurde Dritter und hatte sich auf der BMW eher auf die Rennpace statt auf eine einzige schnelle Runde konzentriert.

Nicht am Start: die einzige Kawasaki im Feld. Leandro „Tati“ Mercado (Kawasaki Weber Motos Racing) brach sich bei einem Sturz im freien Training den linken Mittelhandknochen. Er reiste umgehend ab und wurde bereits in Italien operiert.

EISELE

Die „Baltic Bullet“ Hannes Soomer

Das erste Rennen wurde zum Triumphzug von Mikhalchik. Er fackelte auf der BMW M 1000 RR nicht lange. Er bog als Erster in die längste Kurve der Welt ein, die den Kurs auch so schwierig macht. Es geht nach links, nach links und immer wieder nach links.

Alt folgte Mikhalchik und zog im Schlepptau Bastien Mackels, der den verletzten Rob Hartog im niederländischen Team SWPN auf Yamaha ersetzte, Soomer, Patrick Hobelsberger (GERT56), Toni Finsterbusch und Vladimir Leonov mit.

Alt, Soomer und Hobelsberger waren wie auch der nicht einholbare Spitzenreiter mit den weichen SCX-Hinterradreifen von Pirelli unterwegs, und es war eine spannende Aufgabe, diese über die Distanz zu bringen. Hobelsberger wuchs mit jeder Runde über sich selbst hinaus. Es war die Rückkehr eines Fahrers nach einer langen Pechsträhne mit Krankenhausaufenthalten, Operationen und Enttäuschungen. Er war kurz davor gewesen, das Handtuch zu werfen. Dass er jetzt als Superbike-Rookie um einen Podiumsplatz mitfuhr, war eine Wucht. Alt gelang es aber in der Ralf-Waldmann-Kurve, den Bayern von P3 zu verstoßen und schickte ihn gleichzeitig noch in die Auslaufzone. Als Nächstes knackte er Soomer.

Auf dem Podium standen damit rechts und links ein Honda-Fahrer und in der Mitte ganz oben ein BMW-Fahrer. Für Ilya Mikhalchik war es nach einem Jahr in der Spanischen Meisterschaft eine Rückkehr nach Maß. Genau 3,620 Sekunden betrug sein Vorsprung.

Alt sprach nicht darüber, aber seine Mimik verriet, dass er wenig Freude über den Rennausgang empfand. Er hatte erwartet, länger an Mikhalchik dranbleiben zu können. Er verstellte sich noch die Elektronik, aber da war das Rennen fast schon vorbei.

Seine Stunde schlug im zweiten Lauf. Mikhalchik, der als Sieger des ersten Laufes beim in der IDM geltenden Reverse Grid von der neunten Startposition losfahren musste, bot ihm eine Steilvorlage. Der Ukrainer rutschte im Startgetümmel von der Strecke, während Florian Alt, der neben ihm losgefahren war, nach zwei Runden als Erster ausgemacht werden konnte. Krass: Rookie Hobelsberger begab sich tatsächlich auf die Verfolgungsjagd von Alt. Soomer wiederum krallte sich Mackels, um an Hobelsberger heranzukommen. Dieser musste Alt ziehen lassen und sich dann seinem Ex-Kollegen aus der Supersport-WM zu widmen. Das Yamaha-Team mit Vladimir Leonov und Daniel Kartheininger erlebte einen Totalausfall.

Der einheimische Paul Fröde begeisterte auf Honda seine Fans mit zwei elften Plätzen. ■

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

EISELE

WM/IDM Sidecar

Neuer Anfang

Es war der erste WM-Auftritt unter der neuen Leitung der Motor Presse Stuttgart. Die Birchall-Brüder räumten doppelt ab.

Die Brüder Ben und Tom Birchall gewannen das Sprint- wie auch das Hauptrennen. Allein nach dem Sprint standen zehn Sekunden Vorsprung auf der Uhr. „Bis auf den Start lief alles bestens“, meinte Tom Birchall nach dem Sprint. Weil die Brüder zu Beginn nicht so gut ins Rennen gekommen waren, hatten Harry Payne/Kevin Rousseau (Steinhausen Racing/ARS Yamaha) die Führung kurzzeitig übernommen. Die Weltmeister Todd Ellis/Emmanuelle Clément (Team Ellis/Clément/LCR Yamaha) profitierten bei ihrem dritten Platz von den technischen Problemen bei Tim Reeves/Mark Wilkes (Bonovo Action Team/ARS Yamaha), die sich ausrollen ließen. Die Sidecar-WM verheißt Abwechslung: Zweite im Hauptrennen wurden Stephen Kershaw/Ryan Charlwood (LCR Yamaha) vor Sam und Tom Christie (LCR Yamaha). Als Unterkategorie gibt es die separate IDM-Wertung, in der zehn Teams gleichzeitig um den nationalen Titel kämpfen. Hier sammelten Josef Sattler und sein Beifahrer Luca Schmidt mit einer Erst- und einer Zweitplatzierung an diesem Wochenende die meisten Punkte. ■ AWI

NACHRICHTEN

IDM SUPERSPORT

In der IDM Supersport war der 17-jährige Niederländer Melvin van der Voort (Team SWPN) das Maß der Dinge. Der Vize des letzten Jahres machte weiter, wie er im vergangenen Jahr aufgehört hatte: mit einem Doppelsieg auf der Yamaha. Beide Mal folgte ihm sein Landsmann Twan Smits (Team Apreco) aufs Siegerpodest. Thomas Gradinger, Dritter im ersten Lauf, hat vier Anträge für Wild-Card-Einsätze in der Supersport-WM gestellt: Imola, Most, Magny-Cours und Portimão. Drei Teilnahmen sind maximal möglich. Übrigens: In die Top 10 der Supersport Next Generation fuhren auch zwei Triumph.

IDM SUPERSPORT 300

In der Nachwuchsklasse gibt es neue Sieger. Dustin Schneider (Freudenberg KTM-PALIGO Racing) ist 16 Jahre alt und wechselte vom Northern Talent Cup in die IDM. Lauf 2 gewann der Spanier Inigo Iglesias. Er betrieb damit Schadensbegrenzung, nachdem er im ersten Rennen wegen eines Frühstarts eine doppelte Long Lap Penalty kassierte. Der Neuzugang im Team Füsport – RT Motorsports by SKM – Kawasaki war letztes Jahr in der Supersport-300-WM am Start.

ERGEBNIS IDM SUPERBIKE

Sachsenring: 14.05.2023; 1. IDM-Lauf; 66,078 km über 18 Runden; 24 gestartet, 18 gewertet

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Ilya Mikhalchik (UKR)	BMW	25.19,630 min
2.	Florian Alt (D)	Honda	+3,620 s
3.	Hannes Soomer (EST)	Honda	+4,585 s
4.	Patrick Hobelsberger (D)	BMW	+4,981 s
5.	Bastien Mackels (B)	Yamaha	+16,257 s

Sachsenring: 14.05.2023; 2. IDM-Lauf; 66,078 km über 18 Runden; 24 gestartet, 20 gewertet

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Florian Alt (D)	Honda	25.22,071
2.	Patrick Hobelsberger (D)	BMW	+3,185 s
3.	Hannes Soomer (EST)	Honda	+3,588 s
4.	Bastien Mackels (B)	Yamaha	+12,306 s
5.	Max Schmidt (D)	BMW	+21,888 s

PUNKTESTAND

1.	Alt	45 Punkte
2.	Hobelsberger	33
3.	Soomer	32
4.	Mikhalchik	25
5.	Mackels	24
6.	Schmidt	19
7.	Kovacs	19
8.	Steinmayr	17
9.	Jähnig	14
10.	Krzemien	12
11.	Finsterbusch	10
12.	Fröde	10
13.	Wagner	6
14.	Moser	4
15.	Velthuizen	4

ERGEBNIS IDM SUPERSPORT

Sachsenring: 14.05.2023; 1. IDM-Lauf; 55,065 km über 15 Runden; 19 gestartet, 17 gewertet

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Melvin van der Voort (NL)	Yamaha	21.29,070 min
2.	Twan Smits (NL)	Yamaha	+1,054 s
3.	Thomas Gradinger (A)	Yamaha	+1,629 s
4.	Luca de Vleeschauwer (B)	Kawasaki	+2,652 s
5.	Andreas Kofler (A)	Yamaha	+8,041 s

Sachsenring: 14.05.2023; 2. IDM-Lauf; 55,065 km über 15 Runden; 18 gestartet, 14 gewertet

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Melvin van der Voort (NL)	Yamaha	21.47.879 min
2.	Twan Smits (NL)	Yamaha	+5,626 s
3.	Andreas Kofler (A)	Yamaha	+14,377 s
4.	Milan Merckelbagh (NL)	Yamaha	+18,503 s
5.	Leon Orgis (D)	Yamaha	+18,705 s

PUNKTESTAND

1.	Van der Voort	50 Punkte
2.	Smits	40
3.	Kofler	27
4.	Merckelbagh	19
5.	De Vleeschauwer	19
6.	Gradinger	18
7.	Orgis	18
8.	Zuda	17
9.	Raemy	12
10.	Feigl	11
11.	Prasek	10
12.	Stadelmann	10
13.	Beinlich	9
14.	Rörig	9
15.	Wieczorkiewicz	5

ERGEBNIS IDM SUPERSPORT 300

Sachsenring: 13.05.2023; 1. IDM-Lauf; 47,723 km über 13 Runden; 33 gestartet, 27 gewertet

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Dustin Schneider (D)	KTM	20.06,480 min
2.	Walid Khan (NL)	KTM	+0,395 s
3.	Petr Svoboda (CZE)	Kawasaki	+0,406 s
4.	Inigo Iglesias (E)	Kawasaki	+0,568 s
5.	Dirk Geiger (D)	KTM	+0,789 s

Sachsenring: 14.05.2023; 2. IDM-Lauf; 47,723 km über 13 Runden; 33 gestartet, 31 gewertet

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Inigo Iglesias (E)	Kawasaki	20.02,451 min
2.	Lennox Lehmann (D)	KTM	+0,194 s
3.	Dirk Geiger (D)	KTM	+0,239 s
4.	Ruben Bijman (NL)	Yamaha	+0,502 s
5.	Petr Svoboda (CZE)	Kawasaki	+0,556 s

PUNKTESTAND

1.	Iglesias	38
2.	Schneider	35
3.	Lehmann	29
4.	Geiger	27
5.	Svoboda	27
6.	Bijman	23
7.	Khan	20
8.	Tonn	17
9.	Fleerackers	13
10.	Siebdrath	11
11.	Szamado	8
12.	Doornenbal	8
13.	Beekmans	7
14.	Alberto	4
15.	Svendsen	4

EISELE

Weitergemacht, wie er letztes Jahr aufgehört hat: Doppelsieger Melvin van der Voort

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Ganz neue Welt

Das fängt ja gut an: Intact-Pilot Héctor Garzó (#4) im ersten Rennen vor Ex-Weltcupsieger Jordi Torres

MOTOGP

Die neue Zeitrechnung der MotoE als Weltmeisterschaft und mit Ducati-Motorrädern begann spektakulär: Die Rundenrekorde purzelten um über drei Sekunden, aber die Sieger waren die bekannten, und auch das Intact-Team ist gut dabei.

Von: **Imre Paulovits**

Auf den ersten Blick machte das MotoE-Fahrerlager den gleichen Eindruck wie bisher. Die Teams waren fein säuberlich in den gewohnten Container-Boxen untergebracht, hinter jeder Box die Ladestation von Enel. Schaute man genauer hin, waren jedoch die Ladestationen neu. Auch in den Boxen wurde nicht mehr an Energica Ego gearbeitet, sondern an den brandneuen Ducati V21L. Und dies hob die nun erstmals als Weltmeisterschaft ausgetragene Elektro-Klasse auf eine ganz neue technische Ebene. Für die 18 Einsatzmotorräder standen nicht weniger als fünf Reservemaschinen bereit, und ein Dutzend Ducati-Techniker kümmerte sich darum, dass bei der WM-Premiere keine Pannen passierten. MotoE-Direktor Nicolas Goubert war auch voll des Lobes: „Als wir die Klasse vor vier Jahren gestartet haben, konnten wir nur den Hersteller aussuchen, der das geeignete Straßenmotorrad mit Elektro-Motor hat, das man zu einer Rennmaschine umbauen kann. Dabei hat Energica einen super Job gemacht. Aber jetzt haben wir ein Motorrad, das gleich als Rennmaschine konzipiert wurde, und das von einem großen, rennerfahrenen Hersteller."

Rekordzeiten

Dank der Saisonvorbereitung von Ducati mit den Teams stieg man auch problemlos in die Saison ein. „Im Vergleich zum bisherigen Motorrad fühlt sich das neue viel handlicher an, und alles ist viel genauer abzustimmen", meinte Ex-Weltcupsieger Jordi Torres. „Man spürt vor allem die immense Erfahrung von Ducati bei der Abstimmung der Elektronik." Und dies wirkte sich auch gewaltig auf die Rundenzeiten aus. Konnte im Vorjahr Mattia Casadei mit 1.43,559 zur Pole-Position fahren, schaffte Matteo Ferrari nun 1.40,971 und war damit gleich um fast 2,6 Sekunden schneller. Doch im Rennen legte der Italiener noch mal nach und seine schnellste Runde war mit 1.40,101 über 3,3 Sekunden schneller als die Vorjahres-Bestmarke 1.43,474.

Dabei fehlte der bei den Tests klar schnellste Eric Granado: Der Brasilianer wurde nach seinem Sturz im ersten Superbike-Rennen von Barcelona, wo er hart mit dem Kopf aufgeschlagen war und das Bewusstsein verloren hatte, auch für den MotoE-Auftakt als unfit erklärt.

Im ersten Rennen setzte sich Intact-Pilot Héctor Garzó an die Spitze und focht hart mit Ferrari, doch dann stürzte der Italiener. Jordi Torres schaute sich Garzó lange von hinten an, setzte sich in der vorletzten Runde an die Spitze und gewann. Das Intact-Team, das nun zwei Fahrer einsetzt, konnte sich aber trotzdem freuen, denn auch Randy Krummenacher fuhr als Dritter aufs Podest. Im zweiten Rennen machte Ferrari keinen Fehler mehr, musste allerdings, weil sein Sturz unter gelber Flagge passiert war, eine Long-Lap-Penalty verbüßen. Die verlorene Zeit machte er aber wieder wett, konnte Torres von der Spitze verdrängen und gewann. Garzó wurde diesmal Dritter, Krummenacher Siebter. ■

ERGEBNIS 1. RENNEN

Le Mans (F): 13. Mai 2023

	Fahrer	Zeit/Rkstd.
1.	Jordi Torres (E)	13.29,947 min
2.	Héctor Garzó (E)	+0,092 s
3.	Randy Krummenacher (CH)	+7,539 s
4.	Kevin Zannoni (I)	+7,827 s
5.	Hikari Okubo (J)	+9,138 s
6.	Tito Rabat (E)	+10,933 s
7.	Kevin Manfredi (I)	+11,198 s
8.	Luca Salvadori (I)	+12,488 s
9.	Mika Pérez (E)	+14,578 s
10.	Maria Herrera (E)	+14,818 s

ERGEBNIS 2. RENNEN

Le Mans (F): 14. Mai 2023

	Fahrer	Zeit/Rkstd.
1.	Matteo Ferrari (I)	13.28,079 min
2.	Jordi Torres (E)	+0,712 s
3.	Héctor Garzó (E)	+1,693 s
4.	Mattia Casadei (I)	+3,145 s
5.	Nicolas Spinelli (I)	+3,781 s
6.	Andrea Mantovani (I)	+6,052 s
7.	Randy Krummenacher (CH)	+6,555 s
8.	Kevin Zannoni (I)	+7,517 s
9.	Alessandro Zacchone (I)	+10,143 s
10.	Hikari Okubo (J)	+13,561 s

WM-STAND

1.	Torres	45 Punkte
2.	Garzó	36
3.	Ferrari	25
4.	Krummenacher	25
5.	Zannoni	21
6.	Okubo	17
7.	Zacchone	15
8.	Casadei	13
9.	Finello	12
10.	Spinelli	11

MOTOGP

Sieg trotz Strafe: Matteo Ferrari (#11) vorn

WOBSTER

Randy Krummenacher: Guter Einstand

WOBSTER

Intact-Freuden: Garzó (l.), Krummenacher (r.)

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Masters-Sieger Adam Sterry (#811) schon am Start an der Spitze des Feldes

ADAC

Premiere für Sterry

Sarholz-KTM-Pilot Adam Sterry konnte in Mölln seinen ersten ADAC-MX-Masters-Sieg verbuchen. Trotz verpatzten ersten Laufes bleibt Krettek-Honda-Fahrer Max Nagl deutlich an der Tabellenspitze, jetzt vor dem Briten.

Von: **Thomas Schiffner**

Für einmal hieß der Sieger beim MX Masters nicht Max Nagl. Beim zweiten Saisonlauf in Mölln fiel diese Entscheidung aber schon beim ersten der drei Wertungsläufe, der bei den Masters stets schon am Samstag ausgetragen wird.

Auf der typischen Sandstrecke bei bestem Wetter zog in Lauf 1 der 18-jährige Klassenneuling Noah Ludwig den Holeshot vor Max Nagl. Doch der Titelverteidiger ging in Runde 1 zu Boden und konnte, noch dazu mit defekter Kupplung, in der folgenden Aufholjagd nur noch auf Position 8 vorfahren.

ADAC

Nagl geschlagen: Adam Sterry

Sarholz-KTM-Pilot Adam Sterry vor dem Dänen Mathias Jörgensen war erster Verfolger, Sterrys Sarholz-Kollege Henry Jacobi setzte sich auf P3. In Runde 4 musste Ludwig Sterrys Druck nachgeben, der Brite flüchtete zu seinem ersten Masters-Laufsieg. Auch Kosak-KTM-Fahrer Tom Koch und Ex-Weltmeister Jordi Tixier (Krettek-Honda) passierten den jungen Ludwig noch.

Sieg auf schwerer Strecke

„Die Strecke ist schwierig, aber bei solchen Bodenbedingungen fühle ich mich wohl", protokollierte Sieg-Debütant Sterry.

Am Sonntag schaltete der Samstagsverlierer Max Nagl auf Attack-Modus und startete mit dem Holeshot, nachdem der KMP Krettek-Honda-Pilot einen klaren Vorsprung auf Ludwig und Sterry herausgefahren hatte. Am Schluss war hinter Nagl Henry Jacobi vor seinem britischen Teamkollegen Adam Sterry im Ziel. Maximilian Spies, der sich beim MXGP in der Vorwoche leicht verletzt hatte, schaffte den respektablen vierten Platz.

Auch im dritten Wertungslauf zeigte sich der „alte" Max Nagl. Obwohl er aus dem Mittelfeld startete, kam er schnell auf P3 vor und schloss, vorbei an Spies, zu Jacobi auf, der hinter Sterry Zweiter war. Fünf Runden vor Schluss musste sich der Brite Max geschlagen geben und Nagl buchte seinen zweiten Tagessieg vor Sterry und Jacobi.

Spies konnte sich auf Platz 4 halten, während Tom Koch Nico Koch in der Schlussphase von Platz 5 verdrängte. Der Teilzeit-WM-Pilot verpatzte sein Wochenende im zweiten Lauf, in dem die Hinterraddämpfung komplett ausstieg und der Wormstedter auf Platz 38 zurückfiel.

Jordi Tixier hatte mit schlechten Starts zwei gebrauchte Tage, fand sich jeweils im Mittelfeld wieder und ist in der Masters-Wertung nur Sechster.

Nagl führt trotz des verpatzten Samstagsrennens weiter die Masters mit 16 Punkten vor Sterry an: „Das war kein leichtes Wochenende, aber technische Probleme können auftreten. Im zweiten Rennen hatte ich Sorge, dass das Hinterrad nicht durchhalten würde." ■

ADAC MX MASTERS

Mölln (D), 13./14. Mai

1.	Adam Sterry (GB), KTM	1-3-2
2.	Henry Jacobi (D), KTM	2-2-3
3.	Max Nagl (D), Honda	8-1-1
4.	Maximilian Spies (D), KTM	7-4-4
5.	Jordi Tixier (F), Honda	4-9-8
6.	Tom Koch (D), KTM	3-38-5
7.	Mat. Jörgensen (DK), Yam.	6-6-16
8.	Noah Ludwig (D), KTM	5-5-21
9.	Lars v. Berkel (NL), Honda	9-14-9
10.	Nico Koch (D), GasGas	10-19-6

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 2 von 8 Rennen

1.	Max Nagl	138 Punkte
2.	Adam Sterry	122
3.	Henry Jacobi	104
4.	Tom Koch	98
5.	Maximilian Spies	93
6.	Jordi Tixier	76
7.	Nico Koch	65
8.	Noah Ludwig	63
9.	Lars van Berkel	56
10.	Jakub Teresak (PL), Husqv.	43

NACHRICHTEN

LÄNGENFELDER VERLETZT

Just zwei Tage nach seinem triumphalen GP-Sieg in Arroyomolinos verletzte sich der Franke Simon Längenfelder beim Training. Der Wahl-Römer im GasGas-Werksteam stürzte und brach sich dabei den rechten Arm. Er wurde noch in der Nacht operiert, wird definitiv für den Frankreich-GP (21. Mai) ausfallen. Wann er wieder zurückkommt, ist derzeit unklar.

ENDURO-EM-DOPPELSIEG FÜR MATEJ SKUTA

Beim zweiten Lauf zur Enduro-Europameisterschaft im portugiesischen Santa Marta de Penaguião gewann beide Tage der Junior Matej Skuta. Damit übernimmt der tschechische Fahrer auch die Gesamtwertung in der Meisterschaft vor dem 125er-Youth-Cup-Fahrer Romain Dagna aus Frankreich. Andi Beier aus Deutschland gewann an beiden Tagen die E1-Klasse und führt dort die Meisterschaft ungeschlagen an, obwohl er selbst mit seiner Leistung noch nicht zufrieden ist: „Auf dem neuen Motorrad finde ich noch nicht die Balance und den Flow", schildert er seine Erfahrungen nach dem Umstieg von KTM auf Beta. Tanja Schlosser rutschte mit einem dritten und einem zweiten Platz in der Damenwertung auf den zweiten Zwischenrang der Meisterschaft.

GÜSTROW GELINGT REVANCHE

Zwölf Tage nach dem Speedway-Bundesliga-Auftakt in Brokstedt gegen Güstrow, den die Holsteiner deutlich gewinnen konnten, nahmen die Güstrow Torros mit einem 44:40-Heimsieg im Rückkampf an Brokstedt in einem spannenden Match Revanche. Der Finne Timo Lahti, der unmittelbar vorher von Brokstedt nach Güstrow gewechselt war, wurde mit 15 Punkten zum Matchwinner der Mecklenburger. Bester Brokstedter war Kai Huckenbeck (15). In der Tabelle sind Brokstedt, Güstrow und Stralsund (je 2) punktgleich; Olching bleibt bei null Punkten.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Holder (blau) vor Sieger Lindgren (weiß) und Kowalski (rot)

FIM/VELDHUIZEN

Zmarzlik geschlagen

Fredrik Lindgren gewann vor 44 800 Zuschauern seinen sechsten Speedway-GP. Er profitierte in einem dramatischen Rennen in Warschau von zwei Entscheidungen des Referees. Der Schwede führt nun mit Bartosz Zmarzlik die Gesamtwertung an.

Von: **Andreas Fahldiek**

Es war der siebte GP im erstmals nicht ausverkauften Narodowy-Stadion und auch der dramatischste in dieser polnischen Luxus-Arena. Im Mittelpunkt der Kritik stand der dänische Schiedsrichter Jesper Steentoft, dessen Entscheidungen zumindest im ersten Halbfinale und später im Finale zu heftigen Diskussionen führten.

Im ersten Semifinale war Jason Doyle frühzeitig auf und davon. Lindgren wollte in der vierten Kurve der ersten Runde den Zweitplatzierten Daniel Bewley innen passieren. Dabei stieg sein Vorderrad dermaßen unkontrolliert auf, dass der Brite seine Fahrt abrupt abstoppen musste, um nicht zu stürzen. Steentoft brach daraufhin den Lauf nicht ab, und Bewley musste seine Finalteilnahme vergessen. „Ich habe gesehen, wie sich Freddys Vorderrad hob. Ich war sicher, dass der Referee den Lauf abbricht. Aber ich habe vergebens gehofft. Das ist eben Speedway“, kommentierte der Engländer sein Ausscheiden. Die beiden Punktbesten aus den Vorläufen, Jason Doyle und Jack Holder, spielten danach im Grand Final (leid-)tragende Rollen.

Berührung mit Doyle

Von der Innenbahn konnte sich Holder fulminant an die Spitze fahren. Bereits anfangs der zweiten Runde fuhr er sich einen komfortablen Vorsprung heraus und sah aus wie der sichere Sieger. Am Ende der Gegengeraden, in der dritten Runde, startete Zmarzlik einen energischen Angriff auf den Drittplatzierten Doyle. Der Pole nutzte eine kleine Lücke und wollte innen vorbeiziehen. Dabei kam es zu einer Berührung, und Doyle ging zu Boden. Der sehr erfahrene Schiedsrichter Steentoft disqualifizierte den Australier. Er war der Meinung, Doyle hätte den Sturz vermeiden können, zumal Zmarzlik leicht vorn lag. „Ich bin froh über meine guten Starts heute. Meine Maschinen liefen wieder sehr gut“, kommentierte Doyle seinen Abend. Weitere Äußerungen waren ihm, kurz nach dem Rennen, nicht zu entlocken.

Im Rerun konnte Jack Holder seinen optimalen Start nicht wiederholen und musste Lindgren ziehen lassen. Mit Mühe konnte er sich Zmarzlik vom Leib halten und wurde Zweiter nach einem Fotofinish. Holder ließ sich seine Enttäuschung nicht anmerken: „Ich bin einfach nur begeistert, im Finale zu stehen. Ein Traum wurde fast wahr. Ich war in Führung, aber das ist eben Speedway. Ich habe einige große Schritte in die richtige Richtung gemacht und hatte im Vergleich zum letzten Jahr einen guten Start in die Saison.“

Auch in diesem Jahr konnte kein Pole im Narodowy gewinnen. Für Zmarzlik war es seine beste Platzierung hier: „Ich bin glücklich, dass ich heute das Finale erreicht habe und auf dem Podium stehe. Ich kann sagen, dass dies einige gute Punkte für die WM-Wertung brachte. Ich habe mein Bestes gegeben. Alle Fans heute waren absolut fantastisch. Ich konnte ihre Energie während der gesamten Veranstaltung spüren.“ Lindgren, der auch Schnellster im Qualifying war, konnte hier nach 2017 zum zweiten Mal gewinnen.

Dankbar, gesund zu sein

Das Schicksal meinte es im Halbfinale und im Finale gleich zweimal besonders gut mit ihm. „Es fühlt sich großartig an. Ich bin sehr glücklich. Es ist sehr emotional, einen GP zu gewinnen. Das habe ich schon lange nicht mehr gemacht. Das ist heute mein sechster GP-Sieg. Ich habe schon einige Versuche hinter mir, es fällt mir also nicht leicht. Ich gebe einfach alles, was ich habe. Ich bin einfach nur dankbar, wieder gesund zu sein.“

Die Dänen und weitere Polen enttäuschten einmal mehr. Im Qualifying stürzte Dominik Kubera selbstverschuldet und muss an der Wirbelsäule operiert werden. Für ihn fuhr Bartolomiej Kowalski. ■

FIM/VELDHUIZEN

Sechster GP-Sieg: Fredrik Lindgren

SPEEDWAY-WM

Warschau (PL), 13. Mai

1.	Fredrik Lindgren (S)	9 Punkte
2.	Jack Holder (AUS)	11
3.	Bartosz Zmarzlik (PL)	9
4.	Jason Doyle (AUS)	13
5.	Martin Vaculik (SK)	11
6.	Max Fricke (AUS)	9
7.	Dan Bewley (GB)	9
8.	Tai Woffinden (GB)	7
9.	Leon Madsen (DK)	7
10.	Maciej Janowski (PL)	7

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 2 von 10 Läufen

1.	Bartosz Zmarzlik	36 Punkte
2.	Fredrik Lindgren	36
3.	Jason Doyle	28
4.	Jack Holder	26
5.	Robert Lambert	23
6.	Tai Woffinden	21
7.	Martin Vaculik	21
8.	Dan Bewley	20
9.	Max Fricke	18
12.	Mikkel Michelsen (DK)	17

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

US-Supercross-Meisterschaft

Sexton Meister, Roczen Drama

Dramatischer hätte die 17-teilige Supercross-Serie kaum enden können: Nachdem all seine Titelkonkurrenten verletzungsbedingt fehlten, sicherte sich Chase Sexton im Schongang seine erste Meisterschaft auf Honda. Ken Roczen, der für das Podium nur noch zwei winzige Punkte gebraucht hätte, verletzte sich in der ersten Runde des Finallaufs und bekam nur einen Punkt gutgeschrieben.

Von: **Thomas Schiffner**

Von den sechs besten Fahrern der SX-Serie konnten zum 17. und letzten Rennen in Salt Lake City ganze zwei (!) antreten: Chase Sexton, der mit sieben Punkten Vorsprung zum Finale kam, und Ken Roczen, der mit einem 21. Platz im Finale am verletzten Cooper Webb vorbei auf Meisterschaftsrang 3 hätte springen können. Eli Tomac (2.), Webb (3.), Justin Barcia (5.), Jason Anderson (6.) – alle verletzt und hilflose Zuschauer in Salt Lake City oder am TV.

Mit 18 Sekunden Vorsprung auf Aaron Plessinger (KTM) gewann HRC-Pilot Chase Sexton das letzte Finale der Saison souverän und bestätigte damit seinen ersten SX-Titel.

Der Mattstedter Ken Roczen lag in Runde 1 auf P3, als er leicht wegrutschte und sich das linke Knie so überstreckte, dass er das Rennen sofort aufgeben musste. Damit gewann der nun mit Roczen punktgleiche Cooper Webb die SX-Bronzemedaille.

Untersuchungen ergaben keine schwereren Verletzungen an Roczens Knie, der damit wohl am 1. Juli in Birmingham (GB) Lauf 1 der neuen Supercross-WM (WSX) bestreiten wird. Die noch gesunden US-Boys starten nach nur einem Wochenende Pause die US-Outdoor-Serie in Pala. ■

HRC

Fassungslos: Chase Sextons erster Titel

US-SUPERCROSS

Salt Lake City (USA), 13. Mai

1.	Chase Sexton (USA)	Honda
2.	Aaron Plessinger (USA)	KTM
3.	Justin Hill (USA)	KTM
4.	Adam Cianciarulo (USA)	Kawasaki
5.	Dean Wilson (GB)	Honda
6.	Josh Hill (USA)	KTM
7.	Shane McElrath (USA)	Suzuki
8.	Justin Starling (USA)	GasGas
9.	Devin Simonson (USA)	Kawasaki
22.	Ken Roczen (D)	Suzuki

MEISTERSCHAFTSSTAND

Endstand nach 17 Läufen

1.	Chase Sexton	372 Pkte.
2.	Eli Tomac (USA)	339
3.	Cooper Webb (USA)	304
4.	Ken Roczen	304
5.	Justin Barcia (USA)	267
6.	Jason Anderson (USA)	242
7.	Aaron Plessinger	236
8.	Justin Hill	212
9.	Adam Cianciarulo	210
10.	Dean Wilson	200

Speedway-EM-Challenge

Stechen mit fünf Fahrern

Dimitri Bergé präsentierte sich beim SEC-Challenge in Ungarn in einem sehr ausgeglichenen Rennen in Bestform. Andreas Lyager gewann überraschend das Stechen um den letzten Qualifikationsplatz.

Von: **Andreas Fahldiek**

Aus deutscher Sicht war diese SEC Challenge in Nagyhalasz eine herbe Enttäuschung. Martin Smolinski war der einzige deutsche Fahrer, der sich für die letzte Vorstufe zur EM qualifizieren konnte. Doch der Bayer sagte seine Teilnahme ganz kurzfristig ab. Krankheitsbedingt, teilte sein Pressesprecher Manuel Wüst mit. Für Smolinski startete Niels Kristian Iversen. Der für die Trans MF Landshut Devils fahrende Dimitri Bergé präsentierte sich in Bestform. Der 26-jährige Franzose konnte vier Vorläufe gewinnen. Nur in Lauf 19 musste er sich Kacper Woryna und Timo Lahti geschlagen geben. Das Fahrerfeld erwies sich als sehr ausgeglichen. Den Zweit- und den Elftplatzierten trennten lediglich zwei Punkte. Um den letzten SEC-Platz musste ein Stechen mit fünf Fahrern entscheiden, das vier Läufe umfasste.

Die Speedway-Einzel-Europameisterschaft 2023 umfasst wieder vier Rennen. Die Serie startet am 17. Juni in Czestochowa. Am 5. August findet das zweite Rennen in Güstrow statt. Bydgoszcz fährt am 9. September die dritte Runde. Das Finale findet am 22. September statt und wird einmal in Pardubice ausgetragen. Teilnehmen werden neben den besten fünf Fahrern aus Nagyhalasz die Top 5 aus der letztjährigen SEC-Kampagne: Leon Madsen, Janusz Kolodziej, Mikkel Michelsen, Patrick Dudek und Dominik Kubera. Zusätzlich werden noch fünf permanente Wildcards vergeben. Ob ein deutscher Fahrer eine dieser Wildcards erhält, entscheidet sich in einer Woche. ■

Überraschung: Der Franzose Dimitri Bergé souverän in der SEC-Endrunde

SIWEK

SPEEDWAY-EM

Challenge Nagyhalasz (H), 14. Mai

1.	Dimitri Bergé (F)	13 Punkte
2.	Kacper Woryna (PL)	10
3.	Jan Kvech (CZ)	10
4.	Grzegorz Zengota (PL)	10
5.	Andreas Lyager (DK)	9+3
	Ausgeschieden:	
6.	Antonio Lindbäck (S)	9+2
7.	Szymon Wozniak (PL)	9+1
8.	Niels Kristian Iversen (DK)	9+0
9.	Mads Hansen (DK)	9+0

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

MOTOR SPORT aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder

Alfa Romeo

Alfa Romeo Spider 2,4 JTDM, Bj. 2008, sehr gepflegt, nur 1 Besitzer, Euro 5, Diesel, Alter 9, unfallfrei, Garagenwagen, reines Sommerfahrzeug, aus Zeitmangel abzugeben. Verkauf nur an Privat, Preis VS, Mobil 0176/3256048 ab 11 Uhr

1929/33 Alfa Romeo 6C 1750 Gran Sport in Cargold Qualität ... Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! Tel. 08036-7006, www.cargold.com H

Aston Martin

TRACKDAY für ASTON MARTIN Gastfahrer & freies Fahren, Club-Event. www.astonmartintrackday.de

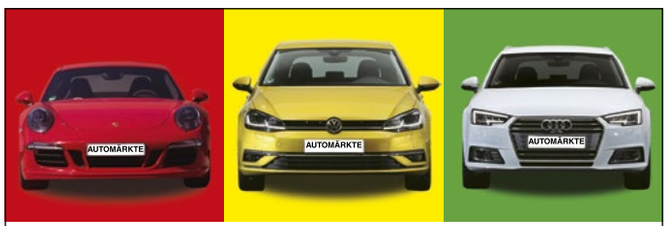
Aston Martin DB 9 Virage Coupé, EZ 03/2013, 11366 km, 366 kW (497 PS), Fzg.-Nr. 206061, onyx black, 105.007,- €. Nord-Ostsee Automobile GmbH & Co. KG, Poppenbütteler Weg 5, 22339 Hamburg, www.astonmartin-hamburg.com, Tel. 040/538009007 H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 60169

Bücher:
www.motorbuch-versand.de

Bentley

2019 Bentley Continental GTC W12 First Edition/Mulliner. Cargold Collection Hamburg GmbH, Weg beim Jäger 224-226, 22335 Hamburg, Tel. 040/25335000, www.cargold-collection.com H



Gesucht. Gefunden. Gekauft.

Jetzt Code scannen, suchen, finden und kaufen →

marktplatz.auto-motor-und-sport.de

BMW

BMW M & ALPINA TRACKDAYs, freies Fahren, Clubevents, Gastfahrer. www.M-CLUB.de

2000 BMW Z8, mit erst 52840 km, Leder rot, immer penibel gepflegt. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, Tel. 08036/7006, www.cargold.com H

Chevrolet

Corvette, Bj. 6/1963, 127138 km, 184 kW/250 PS, Matching Numbers, seit 60 Jahren im Familienbesitz, 90.000,- €, A-5026 Salzburg, Tel. 0043/699/19520199

mehr: motor-klassik.de Nr. 60178

Ferrari

www.MODENA.de - Tel. 06327-97700 H

512 TR, 131869 km, 315 kW (428 PS), rot, Klima, 110.000,-. Unfallfrei, 1. Hand, Zahnriemenwechsel dieses Jahr nötig, H-Kennzeichen, HU 06/24. 95..., Tel. 0175/6046944

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 60126

Fiat

1967 Fiat Dino Spyder 2000, gute originale Substanz, seit über 15 Jahren in einer Hand, aus Sammlungsauflösung. Axel Schuette Fine Cars e.K., Rudolf-Diesel-Str. 3-9, 33813 Oerlinghausen, Tel. +49 5202 72000, E-Mail: info@axelschuette.de H

Mercedes

SL 190 W121 B II, Bj. 7/1958, 77 kW (105 PS), rot 534 Feuerwehrrot, 2 Besitzer, 4 Zylinder, LHD, H-Kennzeichen, Leder, VB 130.000,- €. 60316 Frankfurt, a.zaehler@web.de, www.190sl.org

mehr: motor-klassik.de Nr. 60133

SL 300-24V mit 5-Gang Sportgetriebe, 62000 km, 170 kW (231 PS), silber, Klima, VB 29.000,- €, Handschalter, Referenzzustand. 73072 Donzdorf, Tel. 0172/2006489

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 60176

Ankauf von Mercedes SLS AMG Coupé. Unkomplizierte Abwicklung. Tel. 0172/4310800

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Porsche

993 Carrera 2, 66000 km, 210 kW (286 PS), silber, Klima, 85.000,- €.
Chiffre 3692937
mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 60144

Ich möchte mir einen Traum erfüllen und suche nur von privat einen schönen Porsche 911. Baujahr und Modell sind weniger wichtig als ein guter Vorbesitzer. Cabrio und Coupé sind möglich. Ich garantiere eine absolut seriöse und auch diskrete Abwicklung und hoffe, ich finde mein Auto. landwehr_gerhard@hotmail.com, Tel. 0172/5431919

Porsche 996 GT3, 1. Serie, 21 Jahre 1. Hand, unfallfrei, 1. Lack, ohne Rennstrecke, 95000 km, nur bei schönem Wetter auf Landstraße gefahren, Zustand 2+, VB 89.996,- €. Unterlagen per Mail c. meirich@t-online.de, NRW - 44805 Bochum, Tel. 0157/74499306

www.MODENA.de - Tel. 06327-97700 H

Renault Alpine

Renault Alpine A110 FASA, Restaurationsabbruch, Bj. 1974, FGnr. BA0554, VB 38.000,- €. Info: m.esselborn@gmx.de

www.Rennsportshop.com

Renn/Rallye

Hewland Vertrieb Deutschland, Wartung, Verkauf, großes E-Lager. Tel. 02242/6840, E-mail: motorsportRiegl@aol.com H

schäfer
RENNAUSPUFFANLAGEN
TEL. 06281/518 - 58, FAX -59

Verschiedenes

Leder und Alcantara für PKWs, qm ab 40,- €. Tel. 0221/9712233, www.autoleder-service.de H

Neue orig. Le Mans Audi Sp.Räder 14,5 x 18 z. fahren oder als Sitzgr. mit Glasplatte. Tel. 08458/32360

Veranstaltungen

Freies Fahren Salzburgring am 20. Mai 2023, www.amc-burgau.de

Versicherungen

RENNKASKO.DE BAUER

Versicherungen für den Motorsport
sportvers.de
Rennkasko
Veranstalterhaftpflicht

MOTOR SPORT aktuell MOTORMARKT ANZEIGEN-SERVICE

■ Anzeigenannahme: Tel. 0711/182-188 (Mo.–Do. von 8–17 Uhr, Fr. von 8–16 Uhr) ■ Fax: 0711/182-1783

Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Fahrzeugmarkt MSA
D-70162 Stuttgart

oder auch über unseren elektronischen Bestellcoupon unter **www.bestell-coupon.de/msa**

Anzeigentext: (Pro Zeile ca. 30 Zeichen inkl. Satzzeichen und Zwischenräume)

msa 23/23

Bitte veröffentlichen Sie den Text _____ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe

Und zwar in der Rubrik _____

unter ❑ Autos ❑ Motorräder

❑ als Privatanzeige

❑ als gewerbliche Anzeige (wird mit "H" gekennzeichnet)

❑ mit Foto (max. Höhe 35 mm)
privat zzgl. 30,– €
gewerbl. zzgl. 50,– € (Mindestgröße 3 Zeilen)

❑ unter Chiffre zzgl. 10,– €

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:

❑ MOTORSPORT aktuell € 2,90
❑ MOTORRAD € 4,50
❑ auto motor und sport € 4,90
❑ sport auto € 5,50

Bitte ankreuzen	Gewünschte Kombination (gilt nur für die Bundesrepublik Deutschland)	Anzeigenpreise privat € bis 4 Zeilen	jede weitere Zeile	Anzeigenpreise gewerblich* € 1 Zeile	2 Zeilen	3 Zeilen	jede weitere Zeile
❑	MOTOR SPORT aktuell	17,–	4,25	9,20	16,10	18,40	4,60
❑	MOTOR SPORT aktuell + MOTORRAD	21,–	5,25	15,–	30,–	45,–	15,–
❑	MOTOR SPORT aktuell + auto motor sport + sport auto	60,–	15,–	50,40	88,20	100,80	25,20

* zzgl. MwSt.

❑ **Bitte schicken Sie mir eine Rechnung (zahlbar sofort nach Erhalt)**

Name /Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

PLZ/Ort

Telefon mit Vorwahl Mobil

E-Mail

Rechtsverbindliche Unterschrift Datum

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

REDAKTION
Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 19 58
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de
Chefredakteur: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt, Philipp Körner, Michael Schmidt
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre Paulovits, Frank Quatember, Thomas Schiffner, Neil Spalding, Markus Stier, Anke Wieczorek
Fotografen: Motorsport-Images; XPB; BRfoto
Geschäftsführender Redakteur
Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
Grafik und Produktion:
Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.), Christian Traulsen, Michael Wehner
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de
VERLAG
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 01
MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und sport-Gruppe
Geschäftsführung:
Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
Telefon: +49 (0)711 182 0
Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil: Markus Eiberger
Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1,
85716 Unterschleißheim, Tel.: 089 / 319 06 - 0
E-Mail: info@mzv.de, Internet www.mzv.de
Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
Einzelheft:
2,90 € (D), 3,30 € (A), 4,60 CHF (CH)
MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,90 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 145,00 €
(Österreich: 165,00 €, Schweiz: 230,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheft zum Preis von 2,90 Euro): Deutschland: 20,00 €
(Österreich: 23,00 €, Schweiz: 32,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 87,00 € (Österreich: 99,00 €, Schweiz: 138,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage), ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,74 €.
Mitglieder des Deutschen Motorsport Verbandes e.V. und des Deutschen Sportfahrer Kreises e.V. erhalten MOTORSPORT aktuell mit einem Rabatt in Höhe von 25 %.
Abonnentenservice Deutschland:
Abonnenten Service Center GmbH
Telefon Inland: 0781 639 66 57
Telefon Ausland: +49 (0)781 639 66 58
E-Mail: motorpresse@burdadirect.de
© 2023 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Nachdruck nur mit Genehmigung des Verlages und Quellenangabe. Für unverlangt eingesandte Manuskripte übernimmt der Verlag keine Haftung.
Kontakt zum Datenschutzbeauftragten:
Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel: 0781 639 61 02.
E-Mail: motorsportaktuell@datenschutzanfrage.de
Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO), solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich.
Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde.

Leserbriefe

MOTORSPORT IMAGES

Unfreiwillige Flugstunde: Im Moto3-Quali stieg Intact-Rookie Collin Veijer per Highsider spektakulär von seinem Bike ab

Ausgezeichnete Arbeit

Editorial Motorsport aktuell MSa 22/2023

Es wird Sie freuen zu lesen, dass ich treuer Leser der Printausgabe der MSa bin, auch wenn mir das seit geraumer Zeit immer schwerer gemacht wird. Die Ursache dafür liegt in der immer wieder nicht pünktlich oder neuerdings sogar gänzlich fehlenden Auslieferung in den diversen Zeitschriftenregalen der Supermärkte.

So habe ich es nur mit Hartnäckigkeit geschafft, dass die MSa wieder in die Liste der Zeitschriftenlieferanten aufgenommen wird, die meinen Supermarkt beliefern, auch wenn ich nur einer von vielleicht drei Käufern bin. Sinnigerweise hatte der Supermarkt die Lieferung pünktlich mit Saisonbeginn der Formel 1 „ohne Angabe von Gründen“ eingestellt. Ein Abo habe ich vor Jahren gekündigt, da ich mich zu oft über die zerknitterten oder bei Regen aufgeweichten Ausgaben ärgern musste. Es freut mich sehr zu lesen, dass die Auflagenzahlen wieder steigen. Einen besonderen Gruß richten Sie bitte an Ihre Formel-1-Redakteure aus: Ihr seid die Besten!

Klaus-Peter Riedel, D-06132 Halle (Saale)

Ihr Editorial vom 10. Mai 2023 motiviert mich dazu, Ihnen für ihre hervorragende journalistische Arbeit zu danken. Ich bin seit 1993 Abonnent und mein MSa-Archiv platzt schon aus der Stellage. Ihr Erfolg ist nach meiner Meinung sehr hoch zu bewerten, wenn man bedenkt, dass weder ein deutscher noch ein österreichischer F1-Fahrer sportlich an der Spitze steht und Sie überwiegend Leser*innen aus Deutschland und Österreich gewinnen müssen. Ich wünsche Ihnen, dass Ihre ausgezeichnete Arbeit weiterhin zu Zuwüchsen bei der Leserschaft führt.

Rudolf Ratzenberger, per Email

Herzlichen Glückwunsch zu diesem Editorial von Herrn Schurig. Ja, der Motorsport ist nichts für’s Homeoffice! Eure Arbeitsweise und das Ergebnis wären ein gutes Beispiel für die deutsche Arbeitswelt.

Christian Auer, D-81679 München

KONTAKT

MOTORSPORT aktuell
«Leserbriefe»
70162 Stuttgart
E-Mail: msa-lesertribuene@motorpresse.de
(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit mehr als 60 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e. V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter.

07. Juni: Freies Fahren Oschersleben (Pkw und Motorräder)

12. Juni: Freies Fahren Bilster Berg (Pkw)

29. Juni: Freies Fahren Nürburgring-Nordschleife (Pkw)

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de

DSK e.V. Deutscher Sportfahrer Kreis

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Termine

TV-Programm

Freitag, 19. Mai		
09.55	Formel 3 Imola, Freies Training **LIVE**	Sky Sport F1*
11.05	Formel 2 Imola, Freies Training **LIVE**	Sky Sport F1*
13.15	Formel 1 Imola, 1. Freies Training **LIVE**	Sky Sport F1*
13.15	Formel 1 Imola, 1. Freies Training **LIVE**	Servus TV A**
15.00	Formel 3 Imola, Qualifying **LIVE**	Sky Sport F1*
15.55	Formel 2 Imola, Qualifying **LIVE**	Sky Sport F1*
16.45	Formel 1 Imola, 2. Freies Training **LIVE**	Sky Sport F1*
16.45	Formel 1 Imola, 2. Freies Training **LIVE**	Servus TV A**
17.00	24h Nürburgring, Top-Qualifying **LIVE**	NITRO
Samstag, 20. Mai		
07.50	Supercars Symm. Plains, 1. Rennen **LIVE**	Sport 1+*
10.25	Formel 3 Imola, 1. Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
12.15	Formel 1 Imola, 3. Freies Training **LIVE**	Sky Sport F1*
12.15	Formel 1 Imola, 3. Freies Training **LIVE**	Servus TV A**
14.05	Formel 2 Imola, 1. Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
14.45	24h Nürburgring, Rennen **LIVE** (Start: 16.00)	NITRO
15.30	Formel 1 Imola, Qualifying **LIVE**	Sky Sport F1*
15.30	Formel 1 Imola, Qualifying **LIVE**	Servus TV A**
21.00	IndyCar, Indy500-Qualifying (Tag 1) **LIVE**	Sky Sport F1*
Sonntag, 21. Mai		
05.10	Supercars Symm. Plains, 2. Rennen **LIVE**	Sport 1+*
07.50	Supercars Symm. Plains, 3. Rennen **LIVE**	Sport 1+*
08.30	Formel 3 Imola, 2. Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
10.00	Formel 2 Imola, 1. Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
11.50	Porsche Supercup Imola, Rennen **LIVE**	Sky F1*/ES 2*
13.00	F1 Imola, Rennen **LIVE** (Start: 15.00)	Servus TV A**
13.30	F1 Imola, Rennen **LIVE** (Start: 15.00)	Sky Sport F1*
14.20	F1 Imola, Rennen **LIVE** (Start: 15.00)	SRF 2
18.45	Porsche Supercup Imola, Rennen (Aufz.)	Eurosport 1
19.15	Formel 1 Imola, Rennen (Zus.)	ORF 1
20.00	IndyCar, Indy500-Qualifying (Tag 2) **LIVE**	Sky Sport F1*
22.00	IndyCar, Indy500-Qualifying (Forts.) **LIVE**	Sky Sport F1*
22.00	Formel 1 Imola, Rennen (Zus.)	Sport 1
23.35	Formel 1 Imola, ganzes Rennen (Aufz.)	ORF 1
Montag, 22. Mai		
02.00	NASCAR Cup, All-Star-Rennen **LIVE**	Sport 1+*

Livestream/Internet

Freitag, 19. Mai bis Sonntag, 21. Mai		
---	Rallye-EM Polen, komplett **LIVE**	wrcplus.com*
Donnerstag, 18. Mai		
13.10	24h Nürburgring, 1. Qualifying **LIVE**	YouTube***
19.55	24h Nürburgring, 2. Qualifying **LIVE**	YouTube***
Freitag, 19. Mai		
13.25	24h Nürburgring, 3. Qualifying **LIVE**	YouTube***
17.25	24h Nürburgring, Top-Qualifying **LIVE**	YouTube***
Samstag, 20. Mai		
06.00	Super Formula Autopolis, Qualifying **LIVE**	motorsport.tv*
09.00	ADAC 24h-Classic, 3h-Rennen **LIVE**	YouTube
11.25	TCR East. Europe Spielberg, 1. Rennen **LIVE**	YouTube
16.00	Truck-EM Misano, 1. Rennen **LIVE**	YouTube***
18.25	Truck-EM Misano, 2. Rennen **LIVE**	YouTube***
Sonntag, 21. Mai		
07.00	Super Formula Autopolis, Rennen **LIVE**	motorsport.tv*
11.15	TCR East. Europe Spielberg, 2. Rennen **LIVE**	YouTube
13.45	Truck-EM Misano, 3. Rennen **LIVE**	YouTube***
16.00	Truck-EM Misano, 4. Rennen **LIVE**	YouTube***

*kostenpflichtig **nur in Österreich ***auch auf motorsport.tv (kostenlos)

Vorschau

WILHELM

Formel 1: Die Teams kommen mit vielen Upgrades zum Europa-Auftakt in Imola

ADAC/24H NÜRBURGRING

24h-Rennen Nürburgring: In der Eifel steigt wieder die große Motorsport-Party

INTACTGP

JuniorGP: Der Motorrad-Nachwuchs kämpft in Valencia um WM- und EM-Punkte

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil		
19.–21.05.	Rallye-EM, Mikolajki/Polen	P
20./21.05.	Truck-EM, Misano	I
20./21.05.	24h-Rennen, Nürburgring (+ RCN)	D
20./21.05.	Supercars Australien, Symmons Plains	AUS
20./21.05.	F1 Academy, Barcelona	E
20./21.05.	Rundstreckentrophy, Spielberg	A
21.05.	Formel 1/F2/F3, Imola (+ Supercup)	I
21.05.	Super Formula, Autopolis	J
21.05.	Tourenwagen/BTCC, Snetterton	GB
21.05.	NASCAR Cup, North Wilkesboro (All-Star)	USA
Motorrad		
18.05.	Langbahn-WM, Herxheim	D
18.05.	Grasbahnrennen, Lüdinghausen	D
18.05.	Speedway U23 Team-EM, Stralsund	D
20.05.	Speedway-WM SGP2 Quali, Pardubice/Krsko	CZ/SLO
20.05.	Speedway-WM SGP2 Quali, Vojens	DK
20.05.	Speedway, Wittstock	D
20./21.05.	Supermoto-WM, Tramatza	I
21.05.	JuniorGP & Moto2-EM, Valencia	E
21.05.	Motocross-WM, Villars-sous-Écot	F

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

100 JAHRE LE MANS

SPEZIAL

ENTDECKEN SIE DIE HIGHLIGHTS UND HINTERGRÜNDE DER BEKANNTESTEN RENNSTRECKE DER WELT!

JETZT IM HANDEL
ODER HIER BESTELLEN

+49 781 639-6659 | AUTOMOTORSPORT@BURDADIRECT.DE
AUTO-MOTOR-UND-SPORT.DE/LEMANS

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.